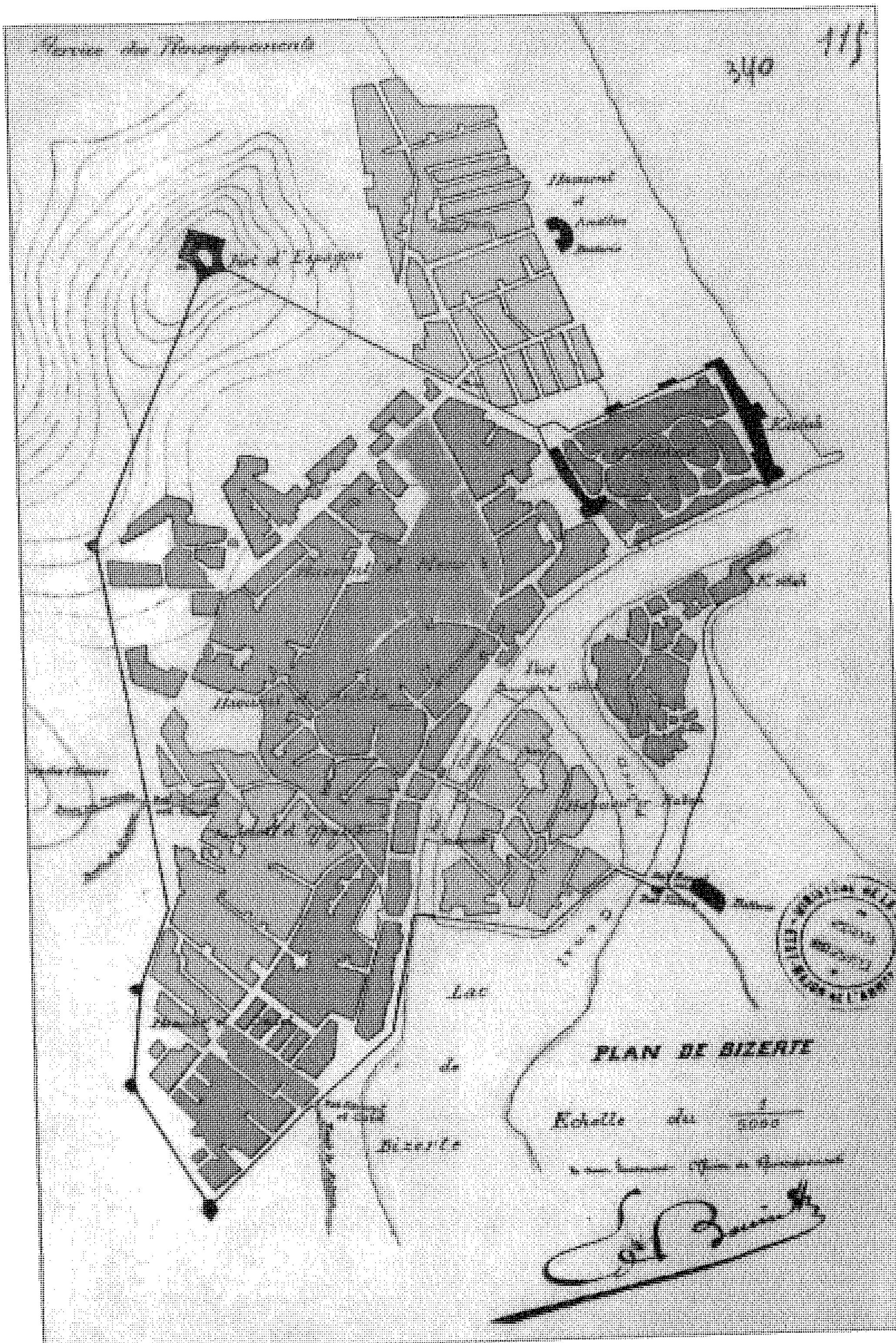
بنزرت

من خلال

البطاقات البريدية

1950-1900



بنزرت ١٨٧٦، مثال بري.



خريطة قديمة لخليج تونس وبحيرة بنزرت.

إلى إبني أصيل...

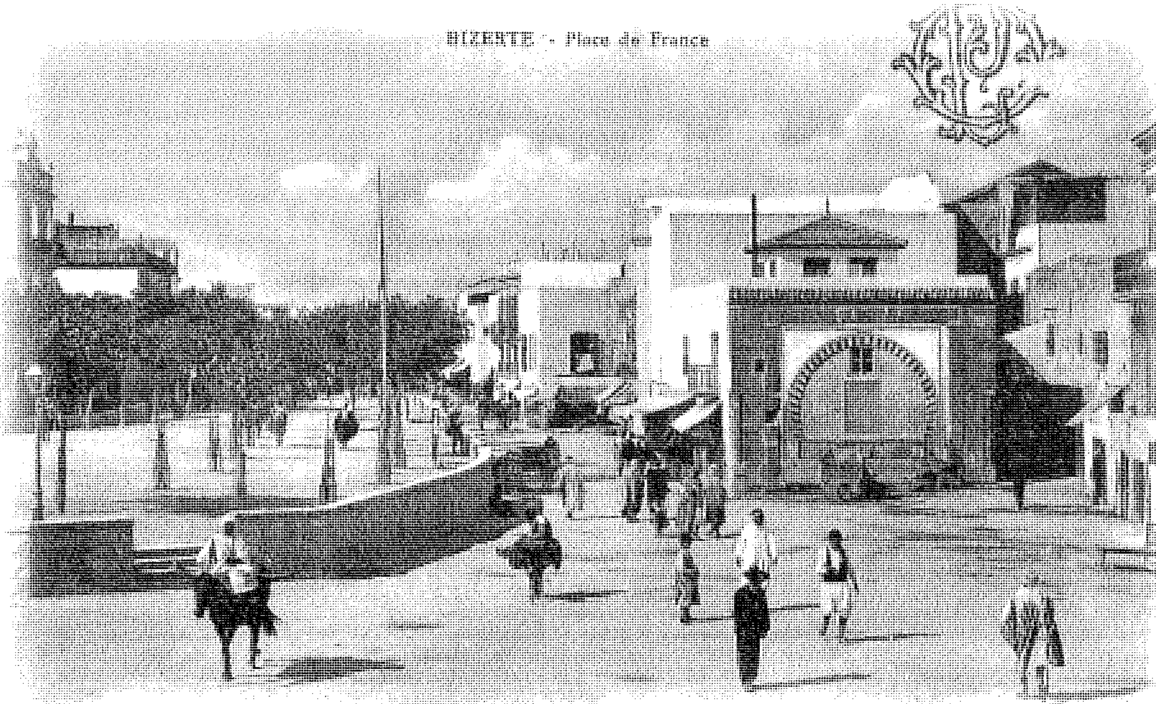
الصور : المجموعة المختارة من البطاقات البريدية
التي تمّ نشرها في هذا الكتاب ترجع إلى المؤلف والناشر

25، شارع جان جوريس 1001 تونس
الهاتف : 625 241 (1) – الفاكس : 552 253 (1)
البريد الالكتروني : alif-edition@planet.tn
الترقيم الدولي الموحد للكتاب : 8–150–22–9973
طبع بالجمهورية التونسية في ماي 2000

في ظرف نصف قرن وفي فترة حساسة (1900-1950) سجلت بنزرت في موقعها الجغرافي تحوّلا هائلا غيّر بعمق من شكلها الطبيعي المرسوم منذ بداية التاريخ.
نحاول بهذا العمل الذي لا يدعي الشمول إبراز هذا التحول، من خلال مجموعة من البطاقات البريديّة القديمة، فنتبيّن كيف تمّ إعادة رسم المظهر العام للمدينة البونيّة المنشأ لتظهر للعيان في شكل مغاير بالرغم ممّا بذلته من جهود لإنقاذ ما أمكن من خصوصياتها وأصالتها.
فعلى امتداد عشرية من الزمن (1891-1901) تغيّرت بنزرت تغيّرا جذريّا. فقد أدّت التهيئة الترابية التي صممتها سلط الحماية الفرنسية لإقامة أكبر قاعدة حربيّة على الضفة الشمالية لإفريقيا إلى تركيز بنية سكنية تخضع إلى معايير الهندسة المعمارية ذات الطابع المستورد تمّ نشرها على أنقاض بحيرات شاطئية وبرك ترامت عبر السنين بالقرب من المدينة العتيقة، باعتبار أنّ الشغل الشاغل لبناة المدينة الجديدة كان يتمثل أصلا في وضع تنظيم للمحيط يبرز بجلى التلائم بين المبنى وشاغله، لتسهيل إدماج العنصر الأوروبي. مفارقات مدهشة، إذا، ندعو القارئ الكريم لاستكشافها عن قرب.
غير أنّ المقاربة التي اعتمدناها في هذا البحث، تبقى في حدّ ذاتها جزئية ان لم يتمّ إنزالها في سياق تاريخي. لذا حرص حمادي بن حماد على تحديد موقع المدينة انطلاقا من التحوّلات المتتالية التي شهدها عبر السنين، سواء من الناحية الجغرافية أو الطبوغرافية أو المعمارية مع إبراز الإضافات التي سجلها والتدهور الذي لحق به، بفعل الفاتحين والغزاة.
أمّا بالنسبة للبطاقات البريديّة ذاتها، فلقد اكتفى المؤلف بالتعريف بخاصياتها في المكان والزمان بدون تقديم أيّ شرح فني لمحتوياتها باعتبار أنّ هذا القصد لا يمثل الغاية في هذا المجال.

الموقع عبر التاريخ

السبيل الذي بناه علي ديسم الأندلسي سنة 1642 في عهد يوسف داي المرادي – 1925.



Fontaine publique construite par Ali Dissam El-Andaloussi en 1642 sous le règne de Youssef, le Mouradide, 1925.

هيبوا-أكرا

على جرف حجري يتقدم الضفة الغربية لبحيرة كبيرة من الساحل الجنوبي لمضيق صقلية، مساحتها خمسة عشر هكتار تقريبا وعمقها ما بين تسعة أمتار واثنى عشر مترا، يشقها مضيق لا يزيد عرضه عن بضعة أذرع، أسّس الفنيقيون في القرن الحادي عشر قبل الميلاد مركزا تجاريا أطلقوا عليه اسم «هيبوا-أكرا» أو بحيرة أكرا.

الفنيقيون والميناء - الملجأ

ولم يمر وقت طويل حتّى تبيّن هؤلاء التجار القادمون من فنيقيا أهمّية هذا الجرف الحجري وما يمكن أن يعود عليهم من الفوائد إذا أرسى فيه أسطولهم التجاري، فأقاموا في ربوعه دورا وأسواقا ومآوي، وشيّدوا على جانبي جزيرة صغيرة شكلتها يد الطبيعة طولها ثلاث مائة متر وعرضها مائتا متر أرصفة بحريّة حصرت برافدين يمتدّان نحو البحر بعد عبورهما بركة كبيرة انبسطت انطلاقا من مضيق البحيرة.

ورويدا رويدا، تجلت أهمّية هذا الميناء كقطب هامّ للمبادلات مع جانب كبير من بلدان الحوض الغربي للمتوسط.

فترى التجار من مختلف المشارب والأوطان يتبادلون فيه البضائع والأمتعة إلى أن أصبحت «هيبوا» بلدة مزدهرة قادرة على تأمين الحياة فيها.

وفي نهاية القرن الخامس قبل الميلاد سقطت المدينة الصغيرة تحت سلطان قرطاج التي فرضت عليها معاهدة تحالف، فذاقت نفس المصير الذي عرفته هذه المدينة فيما بعد، وخاصة في حروبها ضد الإغريق والرومان.

القرطاجنيون والأسوار الحجريّة

ومنذ ذلك التاريخ أصبحت «هيبوا» قلعة حربيّة عتيدة وجسرا يمتدّ نحو الغرب، وقد أحاطها القرطاجنيون بأسوار يبلغ طولها ألف وخمس مائة متر، وارتفاعها في مواقعها الحصينة عشرة أمتار بينما يبلغ عرضها ستة أمتار.

وقد برهنت هذه الأسوار عن مناعتها، حين احتلّ ملك «سيراكوزا» «أغاتوكل»، في سنة 310 قبل الميلاد «هيبوا-أكرا» ونزل بميناءها الحربي لمواصلة هجوماته على قرطاج، في نطاق ما يعرف في الزمن الغابر بالحروب بين الإغريق والقرطاجنيين التي دارت رحاها لاكتساح جزيرة صقلية.

- «أغاتوكل» والقاعدة البحريّة

وقد وسّع «أغاتوكل» من الميناء الفنيقي عمقا ومدى وأقام حوله الأبراج والقلاع ليتّخذ منه مقرا لقاعدة حربيّة تساعده على الاستيلاء على قرطاج. غير أنّه خلال مطلع عام 307 استقل سفينة تحت جنح الظلام، وقفل راجعا إلى صقلية بعد أن تيقن أنّ النصر لن يكون حليفه.

وهكذا نجد المدينة قد استفادت من المنشآت التي شيّدها «أغاتوكل»، فزاد شأنها في المتوسط، وانتعشت حالتها، حتّى هبّت الحروب بين قرطاج وروما، وكان الرومان قد أطلقوا على «هيبوا-أكرا» اسم «هيبو دياريتوس» بمعنى «هيبو» التي تخترقها المياه.

وما كان لـ «هيبو» إلاّ أن تساهم بقسط وافر في العمليات الحربية بين العاصمتين. وقد أفزعها أن ترى في نهاية الأمر انهيار قرطاج، فدفعت الثمن غاليا على تحديها لسلطان الإمبراطورية الرومانية ونالها ما نال عاصمة القرطاجنيين من إبادة وعقاب.

هيبو دياريتوس

واستمرت هذه الحالة إلى أن حل يوليوس قيصر بإفريقية في 47 قبل الميلاد. فأمر بانتشال «هيبو» من الحالة المتردية التي أصبحت عليها، ورفعها إلى

مرتبة مستعمرة قيصرية، ومنذ ذلك الزمن مرّت المدينة، في ظلّ سلم الرومان، بفترة ازدهار وآمان دامت ما لا يقل عن ثمانية قرون، نهضت خلالها بشؤون صناعاتها وتجارتها ممّا شجع العديد من أهل رومة على الإستقرار بها، والإستفادة من منافعها. غير أنّها لم تشهد تحويرات كبيرة في تشكيلتها العمرانية، باستثناء إحكام استغلال المساحات الشاسعة من الأراضي الفلاحية من حولها فغدت الزراعة موردا هامّا من مواردها، واختلف إليها الفلاّحون والتجار، حتّى نمت تجارة التصدير واتّسعت قاعدة الأسطول التجاري. وبدأ الاهتمام بغراسة الأشجار أيضا، فأقيمت غابات الزيتون والكروم والتين واللوز والمشمش. وتشهد ضواحي بنزرت حاليّا على هذا الحضور الروماني، بما اشتملت عليه من صهاريج وطرق فسيفسائية وتماثيل وغيرها من وسائل الريّ والزراعة.

معابد القديس «أوغسطين»

بقت «هيبو» متمسكة في القرنين الأولين من الإحتلال الروماني بوثنيتها أشد التّمسك، لكن ابتداء من القرن الثالث الميلادي، وجدت الكنيسة المسيحية استعدادا طيّبا من قبل الأهالي لاعتناق ديانتها. وقد زاد اتّساع هذه الديانة بفضل الخدمات التي قدمها القديس «صبريان»، قديس قرطاج، إبتداء من منتصف القرن الثالث المسيحي، لسكان البلاد. وكان أوّل أسقف ظهر بـ«هيبو» هو المطران «بطرس» وهو من أتباع صبريان.

وعندما حلّ القرن الرابع، كانت جمهرة المسيحيين في إفريقية تنادي بالانفصال عن السلطة الرومانية، وبالانتماء إلى المذهب الدوناتستي الداعي بالاستقلال المسيحي تحت لوائه، دون أيّ اعتبار لمعنى المذهب الكاتوليكي الذي يجعل من نفسه قطب المسيحية، ومحور تجمّعها.

وفي سنة 411 ميلادية، انضمّت «هيبو دياريتوس» إلى هذه الدعوة، غير أنّ اندفاعها في تيار الانشقاق كان أمرا وقتيّا إذ دحر القديس «أوغسطين»، قديس «هيبون» عنابة، اليوم، هذه الدعوة وقد حلّ المرار العديدة بـ«هيبو» التي اتّخذ من معابدها منبرا لبث دعواته وتعاليمه.

غير أنّ سلطان المسيحية بـ«هيبو» لم يعمر طويلا، حيث زحف الوندال على البلاد سنة 439 ميلادية، وتولوا نشر البدعة الأديوسية وقمع الكاتوليك.

تدمير وخراب

وبحلولهم، حلّت بـ«هيبو» أيام تدمير وخراب.
وقد ظهر التّخلف واضحا على إفريقية عند حلول الوندال، بسبب الشتات الديني والتفسخ المذهبي، والانتفاضات البربرية. وكان الكونت «بونيفاس» الإفريقي قد استجار بهم لوضع حد لهذا الوضع المتردي. وفي عام 439 ميلادية، وخشية من تمرد مدينة «هيبو» على الاحتلال الجديد، عمد «جنسريك» الوندالي، إلى هدم أسوارها، قبل استيلائه على قرطاج مشيرا إلى جنوده بسلبها ونهبها. فظلّت مخربة تحت قبضة هؤلاء الجنود طيلة قرن كامل.

وعندما احتل البيزنطيون إفريقية، وقد ظنّوا أنّهم أحق بوراثة الإمبراطورية الرومانية، تواصل سطو المعتدين على نفس الوتيرة. وأمام تمرد الأهالي، قام «بليزار»، القائد البيزنطي، بإصلاح أسوار «هيبو» وزادها علوا وارتفاعا، لصد هجومات هؤلاء المتمردين الذين ذاقوا ذرعا بالاحتلال الأجنبي. واشتدت المقاومة ضد البيزنطيين، كما اشتدت ردود الفعل العنيفة، وقد هاجر أهالي المدينة من جراء هذه المعارك الطاحنة واستقروا في ضواحي المدينة طيلة المائة واثنان وأربعين سنة التي استغرقها الاحتلال البيزنطي.

بنزرت

في سنة 695 ميلادية قدم حسان بن النعمان إلى إفريقيا رافعا لواء الإسلام على رأس جيش كبير،

فاتّجه صوب قرطاج ثم دخلها منتصرا. عندئذ جمع البيزنطيون صفوفهم حول «هيبو» التي أطلق عليها الفاتحون اسم بنزرت وهو اشتقاق من الأسماء التي تعددت بها. غير أنّ حسان بن النعمان طاردهم وبدد شملهم.

ظلّ انتشار الفتح الإسلامي بطيئا بإفريقية أوّل الأمر، كما ظلّ عسيرا أيضا، وإن كان يختلف عن سابقيه من الغزوات والتوسعات، وسبب هذا البطء يعود إلى عوامل عدة، منها أنّ الفاتحين الأوائل قد ابتعدوا عن المدن الساحلية، أوّل الأمر. خاصة وأنّ طبيعتهم لم تألف بعد حياة السواحل والسهول، فقد قصر الحكم الإسلامي في ذلك الحين على الاهتمام بالحياة داخل البلاد. وكان نصيب بنزرت من هذا الاهمال غير المقصود، أن دب فيها الكساد، بعد فقدانها قيمتها البحرية.

غير أنّ ركودها سرعان ما انتهى، وأفاقت من جديد لتلعب دورا أساسيا، وإن ظل هذا الدور وقفا على النشاط التجاري.

مآثـــر الأغالبــــة

انبرى عهد الدولة الأغلبية في بداية القرن التاسع الميلادي ميمونا على بنزرت، ومبعث هذا الإزدهار هو اهتمام الأمراء الأغالبة بميناء بنزرت، وإن لم يستخدموه في قتالهم البحري ضد صقلية ومقاطعات جنوب إيطاليا خلاف موانئ سوسة والمنستير وصفاقس بحكم قربها من عاصمتهم، القيروان. فنمت فيها التجارة، وازدهر العمران.

وكان أحمد ابن الأغلب (856–863) هو أوّل من أقام رباط بنزرت في مكانه الحالي، وهو ما يعرف اليوم بالحصن الإسباني. ولقد أفادت الحفريات التي أجريت أخيرا عند القيام بمهمة ترميم هذا المعلم، أنّ الرباط يرجع تاريخه إلى ما قبل الاحتلال الإسباني لتونس، وأنّ الإسبان كانوا قد اكتشفوه في حالة سيئة للغاية، فأعادوا بناءه.

وكان الأغالبة هم أوّل من أقام السور الحجري للقصبة، وتعرف اليوم «بالمدينة» وقد شيّدت على نمط قلعة صغيرة محصنة بأسوار عالية، والتي تعاقبت عليها يد الإصلاح، غير أنّ معالمها لا تزال تشير إلى الطراز المعماري الأغلبي.

أمّا المسجد الذي يشتمل ضريح الولي سيدي «الحني» بجهة القصيبة، فقد دلت الحفريات كذلك والاستقراء الأثري، على أنّه كان أوّل مسجد بني بمدينة بنزرت، وقد تولى الأغالبة توسعته وهو قائم على أعمدة وأقواس رومانية، وبه قباب وتيجان حجريّة. كما بني أيضا وفي نفس الفترة جامع «الربع» في وسط الجزيرة التي تحمل نفس الاسم.

ومن ميزات الفترة الأغلبية تمكن الإسلام من النفوس وتقبله من الأهالي بروح سمحة، وقد بدا لهم وكأنّه دعوة مطلقة إلى الخير والتسامح والمحبّة.

إمـــارة بنـــو الـــورد الصغيـــرة

كان من أثر غزوة بني هلال على تونس عام 1050 أن ساءت الحالة الاقتصادية في بنزرت، وغدت التجارة والزراعة في وضع مترد حتّى تقلد، سنة 1053، أمر بنزرت عربي مغامر، هو الورد اللخمي، الذي اغتنم فرصة ما يسود البلاد من اضطرابات وفوضى، ليقيم دعائم ملكه، فتمكن من صد غارات المهاجمين وأمن الحماية على المدينة.

في عهد أسرة بني الورد، الذي تواصل قرنا ونصف القرن، ازدهرت الحياة في المدينة، فتمّ إعادة ترميم المعالم ونشر العمران واستغلال المساحات الفلاحية المحيطة بالمدينة استغلالا محكما فغرست الأشجار المثمرة وأعيد لهذه المناطق إشراقها المفقود.

وأنشأ بنو الورد في ضاحية جرزونة (اليوم) حدائق ومزارع وأسواق تجارية. كما شيدوا أيضا جامع القصبة (المدينة).

مصـائـد الأسمـــاك فـــي عهـــد الحفصييـــن

لم تشهد بنزرت في عهدي الموحدين والحفصيين نهضة اقتصادية وعمرانية هامّة، باعتبار أنّ

المبادلات التجارية كانت تتمّ عن طريق ميناء تونس، وهو الميناء الذي اهتمّ به الحفصيون أكثر من غيره وقد جعلوا من مدينة تونس قاعدة لملكهم.
غير أنّ بنزرت لم تفتها الفرصة تماما فقد أولى الحفصيون اهتماما خاصاً بالميناء وببحيراته الشاطئية وأقاموا في رحابه مصائد للأسماك شكلت منذ ذلك الحين مصدر رزق وفير لأهالي المدينة.
ويذكر أنّ الحفصيين عيّنوا سنة 1270 واليا يهوديا على بنزرت باعتبار وجود جالية هامّة من بني دينه، انتصبت بحي الربع، فأنشأ في المدينة مركزا كبيرا للمعاملات التجارية، وأقام المباني الفخمة وتعهد المعالم بالترميم والإصلاح.

بنـــزرت الأندلسييـــن

كانت بنزرت في مقدّمة المدن التي احتضنت آلاف الأسر الأندلسية التي تمّ طردها من الأندلس بعد سقوط غرناطة في أيدي الصليبيين سنة 1492.
وهناك أمكن لهم إقامة حي باسمهم، مازال يعرف بحي الأندلس إلى اليوم. وأفادوا ضواحي المدينة، من تجاربهم في الزراعة، فغرسوا الأشجار وأنشأوا الحدائق والبساتين وأقاموا عديد المهن والصنائع في قلب الأحياء العتيقة، مثل صناعة الأسلحة والدروع والزنائد والخناجر الدمشقية والخشب المنقوش والحدادة والنجارة، وبرهن منهم العديدون على مهارتهم في إقامة المباني وتشييد معالم العمران والأشغال العامّة كتصميم الأنهج ومنها أنهج الزنادية، والجزارين والنجارين وباب الجديد وسيدي بن عيسى، وإقامة الساحات العمومية كساحتي الرحبة وباب الخوخة. وقد أدخلوا تحسينات هامّة على الجسور المقامة على القنوات المتاخمة لحي الربع وهيئوا مساحات صالحة للبناء في أحواز المدينة أقيم فيها حي سيدي سالم. كما اهتموا بالضاحية الشمالية للمدينة (الكرنيش اليوم) وأنشأوا على مشارفها منازل جميلة للإصطياف والراحة.

وبقي الأندلسيون في بنزرت، فخورين بماضيهم وبحاضرهم وبنجاتهم بدينهم الحنيف، فطبعوها بطابعهم، ومنحوها من ذواتهم بقدر ما أغدقت عليهم.

«شارلكـــان» والحصـــن الإسبانـــي

انتشرت القرصنة في القرن الرابع عشر الميلادي في البحر المتوسط وعمّت كلّ سواحل تونس، وكان ميناء بنزرت منطلقا هاماً لعملياتها.
وكانت الدولة العثمانية في ذلك الحين، في أوج مجدها وعظمتها، قوّة بحريّة وبريّة مرهوبة الجانب، فعمل قادتها على أن يستعينوا بهؤلاء القراصنة للسيطرة على منافذ البحر. ولم يكن العثمانيون غافلين عن أغراض الإسبان المماثلة، الأمر الذي جعل من تونس الحفصية تقع بين مخلبي الإسبان والعثمانيين. وقد كلّف السلطان سليمان قرصانا تركيا من أصل صقلي يدعى خير الدين بمهمّة الإستيلاء على مدن المغرب الساحلية بعد أن منحه رتبة باشا وعيّنه على رأس قوّة بحريّة كبيرة.
وفي 13 جويلية 1543 ألقى خير الدين باشا مراسيه في ميناء بنزرت، ودخلها دخول المنتصرين حيث استقبله سكّانها بحفاوة بالغة معتبرين حلول الأتراك بينهم بمثابة فتح إسلامي جديد. وإثر ذلك عمد خير الدين «ذو اللحية الشقراء»، كما لقّبه الأوروبيون، إلى خلع الملك الحفصي، مولاي الحسن، الذي لاذ بالفرار للاستنجاد بحماية «شارلكان» ملك إسبانيا، وكان هذا الملك يتحين الفرصة لينقضّ على الأتراك ويوقف موجة انتشارهم في المتوسط. وما كان للملك «شارلكان» إلا الاستيلاء بنفسه على ميناء حلق الوادي، ثم غزو العاصمة، وإعادة مولاي الحسن إلى عرشه، مقابل أن يحصل الإسبان على امتيازات تجاريّة هامّة. وفي هذا السياق أمر «شارلكان» بالتوجّه إلى بنزرت وتهديمها باعتبارها معقلا من معاقل القرصان.
ولمّا كان من الضروري للإسبان أن يقيموا بالمدينة ليأمنوا على أنفسهم، كان لا مفر لهم من إقامة قلعة

ها، فوقع الإختيار على المكان الذي كان الأغالبة قد
ـيدّوا فيه رباطهم الشهير، فوق التل القريب من
ميناء، لما له من خاصية فريدة في مراقبة البحر
الإشراف على تحركات السفن. ولم تزل هذه
قلعة قائمة إلى اليوم، تحمل اسم الحصن
لإسباني، كدليل على أنّها المعلم الدال على
لاحتلال الإسباني للمدينة، غير أنّ هذا الاحتلال لم
دم طويلا، حيث أعاد الأتراك منذ سنة 1569
لهجوم على السواحل التونسية وانتزعوا من
جديد بنزرت وقلاعها على أيدي القائد العلج
لي.

ـي عهد المراديين

قد أتيح لبنزرت في ظلّ الاحتلال التركي (1590–
170) أن تشهد أحد الأطوار الهامّة من الحياة
لمزدهرة في تاريخها الطويل فأصبحت
اعدة كبيرة للقراصنة في البحر المتوسط.
طفق هؤلاء ينطلقون من ميناءها لقطع
سبيل على السفن التجاريّة في عرض البحر
خاصة تلك التي تعبر مضيق صقلية، وقد
ـمّ ذلك بموافقة تامّة من السلطة المركزية حتّى
صبح الناس في بحبوحة من العيش. وكانت
صفقات التجاريّة الكبرى تبرم حول السفن
راسية على رصيف الميناء فتجد الملابس
الأسلحة والتحف الفنيّة وحتّى الرقيق الذين
ـلغ عددهم في بداية القرن الثامن عشر ميلادي
كثر من عشرين ألف من رجال ونساء وأطفال
تمّ بيعهم بالمزاد العلني.

مما تجدر ملاحظته، أنّ القرصنة لم تكن وقفا على
هل شمال إفريقيا، بل كانت مشاعة بين الأوروبيين
يضا، وكانت تنسب إلى الشجاعة وشدّة البأس أكثر
ن أي شيء. وكانت الحكومات في ذلك الحين لا
جد حرجا ولا غضاضة من التستر على أعمال
رصانها، فكانت تختلق الأسباب لتبرير هذا السلوك.
غدقت أعمال القرصنة إذن كثيرا من المغانم على
لبلدان التي كانت تحميها حتّى ملأت خزائن الدول
فطفقت تعمل على تحسين أوضاعها، وعلى إعادة التنظيم والعمران. ومما استفادته بنزرت في ذلك الحين، وفي عهد المراديين بالذات، الجسر الذي شيّده عثمان باي فوق أحد روافد الميناء القديم، وقد قام بتجديده علي باي أوّل أمير في الأسرة الحسينية، كما جدد جسر آخر بداخل المدينة.

وأبدى يوسف داي اهتماما زائدا بشؤون بنزرت، وأنشأ بها السبائل العمومية، كل واحدة حسب تاريخها (1620–1631–1632–1642). أمّا إبراهيم باشا داي، آخر الملوك المراديين فقد أسّس عام 1702 السبيل الموجود بباب الخوخة.

وكان عهد يوسف داي عهد بناء وعمران فقد تولى إعادة بناء برج سيدي سالم الذي يحمي ساحل المدينة ويبعد عن الحصن الإسباني بقليل من الجهة الشمالية.

كما شيّد المراديون أيضا الجامع الكبير ومئذنته الجميلة، وهي مئذنة تقوم على ثمان من الزوايا، وقد انتهت الأشغال عام 1652 في عهد الأمير محمد داي. وكذلك الشأن بالنسبة لضريح سيدي المسطاري – الأب الروحي للمدينة – الذي اشتهر بحدبه على إحياء التراث وإقامة المعالم وتنشيط الآداب والفنون، كما شيّدت في تلك الفترة المنازل الضخمة بحي القائد وحي الشرفة وحي سانية الرمان.

قنابل وهدم

كان من نتائج هذه القرصنة أن بثت الرعب في شواطيء مالطة وصقلية وسردينيا وجزر الباليار وحتّى سواحل جنوب فرنسا، كما كانت مصدر إزعاج لعديد الدول في أوروبا لما كانت تصيب مصالحها في الصميم وقد صدرت عنها ردود فعل عنيفة. كما كان الحال بالنسبة للإسبان.

وابتداء من سنة 1681 استهدفت بنزرت عدّة غارات بحريّة من قبل البوارج الفرنسية خاصّة، وكانت أعمال القرصنة قد زادت عن الحد. غير أنّ الهدف الواضح لهذه المحاولات التأديبية هو في الحقيقة

إجبار الباي على إبرام إتفاقات تجاريّة تستفيد منها الدول الأوروبيّة، وكان الغرب منذ زمن بعيد يراوده حلم دفين، بعد فشل الحملات الصليبية، هو مراقبة النشاط التجاري لبلدان شمال إفريقيا تمهيدا للسيطرة الاقتصادية والمالية.

وبالرغم من انحسار موجة القرصنة من جراء ردود الفعل هذه، تواصلت التحركات البحريّة الأوروبيّة وخاصّة منها الفرنسية. ففي جوان عام 1770، ظهرت سفن حربيّة أمام ميناء حلق الوادي، بقيادة «الكونت دي بروف». وفي الرابع من شهر يوليو أرسى هذا الأسطول على مشارف بنزرت، ثم استخدم عمليات القصف المدفعي للسواحل، فأصابها بأكثر من ثلاث مائة قذيفة، وأضرم النار في الميناء بواسطة قنابل حارقة، بادعاء معاقبة القراصنة الذين قطعوا الطريق على سفن من كورسيكا. وكان الأهالي قد هربوا إلى التلال المجاورة، ولم يتركوها إلاّ عند رحيل الأسطول المذكور. وقد أعادت سفن إيطالية الكرة في سنتي 1784 و1785، فدمرت الميناء بقنابلها الحارقة وهدّمت المباني المجاورة.

مدينـــة الصياديـــن

في 1818، تمّ منع عمليات القرصنة منعا قطعيا ومعاقبة من استمر في تعاطيها عقابا شديدا، وتعطلت الأنشطة التجاريّة وساد الكساد.

وقد زادت حالة بنزرت سوءا خاصة وأنّ الرمال قد تراكمت في الميناء من شدّة الجفاف فانخفضت فيه نسبة المياه. وكان مدخل القناة الصغيرة التي تربط الميناء بالبحر لا يزيد عمقه على مترين إثنين، فأصبحت قناة ضحلة لا تصلح للملاحة البحريّة أو لعبور السفن. وكانت هذه القناة خلال القرون السابقة أعمق من ذلك، فقد بلغ عمقها في عهد القرطاجنيين مثلا حوالي ثمانية أقدام، وهو ما يزيد عن المترين ونصف المتر تقريبا.

ولم يكن بإمكان القوارب باعتبار هذا الإنسداد أن تعبر القناة إلاّ بعض القوارب المسطحة التي كان يستخدمها القراصنة في الهرب من المطاردة. أمّا السفن التجاريّة فليس أمامها إلاّ أن تربض بالخليج، لتبقى هناك عرضة للرياح القويّة التي تهب عليه باستمرار من الشمال، أو من الشمال الشرقي. غير أنّ فساد القناة كان مفيدا لبنزرت، فأثارت الإهتمام من جديد، باعتبار أنّ الأهالي قد انتفعوا من هذا الوضع بتعاطي عمليات صيد الأسماك في القناة ومن حولها، ذلك أنّ شاطىء القناة يشكل شبه جزيرة، مساحته متّسعة نسبيّا، وفي جانب منه فج مائي يمكن أن تلقى فيه شباك الصيادين، حتّى لو كانت من جريد النخل وأعواد القصب. ففي فترات معيّنة من السنة، تزحف أسراب كبيرة من السمك من بحيرة إشكل المجاورة، في طريقها إلى بحيرة بنزرت مرورا بواد تينجة حاليّا، ثم تتّجه نحو البحر متسللة الروافد الطبيعية التي تشق المدينة.

ويغنم أهل المكان كميات هامّة من أنواع متعددة من السمك المهاجر تبلغ ما لا يقل عن خمس مائة طن في السنة يتمّ نقلها إلى أسواق تونس ويصدر جزء كبير منها (طن 200)، بعد التبريد، إلى فرنسا.

زمـــن المتاجـــر الكبـــرى

وفي الفترة ذاتها ازدهر على ساحل الشمال الغربي لتونس نوع آخر من الصيد وهو صيد المرجان. فأصبحت عمليات التنقيب في أعماق البحر ما بين طبرقة وبنزرت عن الشعاب المرجانية لبيعها وتسويقها في الشواطىء الأوروبية محور تنافس شديد بين الصيادين من مختلف الجنسيات.

وفتحت بنزرت أبوابها في وجه هؤلاء الصيادين وخاصة منهم الفرنسيين الذين منحوا بموجب اتفاق تمّ إبرامه في سنة 1786 بين السلط الفرنسية وحسين باي امتيازات خاصة لتعاطي هذا النشاط.

وكانت بنزرت مازالت تعاني أيامها من الجفاف الخانق الذي دام عدة سنوات ومن تفشي وباء

الكوليرا وزحف الجراد فاستفادت من هذا النوع الجديد من الصيد، وقد قصدها الآلاف من متعاطي تجارة المرجان أصيلي جنوة وبييزا وفينيزيا وصقلية وكرسيكا ومرسيليا، فعمرت بهم المدينة وازدهرت تجارتها. وحرص هؤلاء، وقد بلغ عددهم في بداية القرن ما يقارب ثمانية آلاف تاجر أي ضعف عدد سكان بنزرت آنذاك على إنشاء متاجر كبرى في حي الربع وفنادق ونزل ومطاعم ومخازن للسلع أقيمت في الأحياء المتاخمة للميناء.

غير أنّ صيد المرجان لم يعمر طويلا بحكم الاستغلال المجحف للشعاب. ففي سنة 1850 تضاءل عدد الصيادين المقيمين في بنزرت ليبلغ 2000 صياد وتضاءلت معه الموارد المتأتية من هذا النوع من الاتجار.

فاقـــــة وحرمـــــان

بعد أن احتلت فرنسا الجزائر سنة 1830 اكتسبت السياسة التوسعية الفرنسية نقطة ارتكاز يمكن أن تنطلق منها لاستعمار كلّ شمال إفريقيا. وكانت فرنسا تعرف الأهميّة الإستراتيجية لتونس في موقعها على المتوسط كما كانت على يقين من الحالة السيئة التي تردّى فيها نظام البايات وحالة الفوضى والإفلاس التي أصبحت عليها البلاد، فراحت تحاول أن يخلو لها المجال لاحتلال المملكة دون أن تجد معارضة من الدول الكبرى كإنجلترا وغيرها.

وهكذا هيأت فرنسا طويلا لدورها الإستعماري حين اعتمدت وسائل مكشوفة من أهمّها التدخّل في شؤون تونس الداخلية.

أمّا بنزرت فقد تردت حالتها الاقتصادية إلى حد كبير وانسدت الأفق في وجه سكانها الذين عانوا الكثير من الفاقة والحرمان وقد حرموا من صيد السمك بعد أن منح الباي لشركة يونانية–إيطالية حق احتكار هذا النشاط مقابل مبالغ مالية هامّة تدفع إلى خزينته، هو في أشد الحاجة إليها.

«بيـزارت» أو المدينـة الجديـدة

في غرة ماي 1881، أنزلت المدمرات الفرنسية ستة آلاف جندي لاحتلال مدينة بنزرت. وقد اعتبرت البحريّة الفرنسية في الحين أنّ مساحة الميناء والخليج تتيح إقامة أكبر قاعدة بحريّة على ساحل شمال إفريقيا. كما اعتبرت أيضا أنّ الميناء القديم لا يتوافق مع الشروط الأساسية لهذه القاعدة التي يمكن أن تضاهي من حيث أهميّتها قاعدتي «طولون» و«براست».

وبعد الدراسة المستفيضة للحمى الطبيعي للموقع، تقرر حفر قناة عبر المضيق لربط البحيرة بالبحر والسماح إلى البواخر الحربيّة الإستقرار في مرفئ آمن دون عبور الروافد الضيّقة وقليلة العمق التي تشق البركات البحريّة.

وفي شهر سبتمبر 1891 بدأت أشغال حفر قناة عميقة وحمايتها برصيفين يمتدان شمالا وجنوبا تتكسر عليهما الأمواج وكان الرأي قد استقر أيضا على إقامة سد مواز للشاطىء على مسافة طولها أربعمائة متر وقد بدأ الحفر انطلاقا من المضيق الأمر الذي قطع طريق تونس فتمّ تعويضه بجسر وقتي عائم وببعض القوارب الصغيرة ريثما يتمّ تركيب جسر يشغل بقوّة البخار.

وبين سنة 1891 و1894 تمّ جرف ست مائة وعشرين ألف متر مكعب من الغرين من قاع القناة. وقد استخدم هذا الغرين في ردم البحيرات الممتدة على جانبي الشاطىء الشمالي للقناة وفي ردم البرك والمستنقعات خلف أسوار المدينة العتيقة. وعلى مساحة قدرها سبع مائة وخمسون هكتارا أقيمت المدينة العصرية أو مدينة الفرنسيين الأمر الذي غيّر من وجه بنزرت تماما. وبذلك قبرت إلى الأبد تلك الروافد الجميلة التي كانت تعرج منذ بداية التاريخ عبر الأحياء العتيقة والبركات المجاورة وقد بدت بنزرت للناضرين وكأنها بحق «بندقية الشرق»، كما انضمت جزيرة «الربع» الصغيرة إلى اليابسة.

وسرعان ما تحولت المدينة إلى منطقة عسكرية تعددت فيها مراكز إرساء السفن، وأقيمت الثكنات وبنيت المستودعات والورشات وخزانات النفط وأحواض إصلاح البواخر ومسالك انطلاق الطائرات والمخابئ التحتية ومحطات اللاسلكي وأجهزة الردار وبطاريات المدفعية، وزعت كلّها على امتداد خمسين كيلومترا. ففي ربيع 1944، بعد أن انتزع الحلفاء بنزرت من أيدي الألمان الذين احتلوها في نوفمبر 1942، كان بالإمكان مشاهدة مئات البوارج البحريّة موزعة في أرجاء بحيرة بنزرت وما لا يقل عن خمسين سفينة إنزال راسية على أرصفة القاعدة البحريّة الممتدة من منطقة الخروبة إلى منطقة المصيدة.

المدينة الحامية

ومن الناحية العمرانية ضبط المهندسون المعماريون لمحيط المدينة الجديدة تصميما أخذ في الاعتبار ما تفرضه الحاجيات الناجمة عن التطور السريع للقاعدة البحريّة ومنشآتها.

فمن عمران، طبع بنزرت على مرّ العصور، اعتمد في تصورّه قيم التقارب والألفة بين المتساكنين، كان لابد للمدينة بحكم الحضور العسكري أن تخضع إلى تهيئة عمرانية أساسها النفعيّة أوّلا وأخيرا.

من ذلك الأسلوب المعماري الذي طبع البناءات العمومية والمتاجر والنزل والمنشآت الحربية كالثكنات والقواعد، باعتبار أنّ بنزرت قد أصبحت، مدينة حامية بأتمّ معنى الكلمة. غير أنّ هذا الأسلوب في البناء كان يحاول أيضا مراعاة النواحي الجمالية، فسطرت الشوارع العريضة وشيّدت على جانبيها أحياء سكنية متّسعة ومتناسقة، وأقيمت على مشارف المرسى القديم ناطحة سحاب مكونة من إثنى عشر طابقا كأعظم دليل لحضور اعتبره المحتل بدون رجعة.

المدينة العتيقة في ضياع

ولئن بدت المدينة الجديدة آخذة في التمركز، فقد حط من شأن المدينة العتيقة. فبينما حظيت الأولى من قبل إدارة الحماية بالاهتمام والاعتناء فقد تركت الثانية على حالها عرضة للتهاون والإهمال وكأن دورها قد انتهى على مسرح الأحداث وبدأ دور آخر وعلى نسق مغاير لمدينة جديدة يلائم الدور الذي تضطلع به دولة استعمارية. وكان الأمر كذلك بالنسبة لمدينة «فيريفيل» التي شيّدت على جانب الترساخنة البحريّة المعروفة باسم ترساخنة سيدي عبد اللّه في جهة «سبيحة» العتيقة والتي كان يحلو لسكانها الأجانب تسميتها «بباريس الصغيرة».

وهكذا، لولا ما بذلته خيرة سكان هاذين المدينتين من جهود حميدة للمحافظة على الأصالة والتراث لاندثرت بنزرت وكذلك جارتها وتلاشى أسلوب عيشهما التقليدي.

التدمير الأكبر

خلال النصف الثاني من القرن العشرين عاشت بنزرت أصعب فترة حربية مرت بها في تاريخها الطويل، فان توفقت أثناء الحرب العالمية الأولى من البقاء في مأمن عن المناورات الحربيّة بين ألمانيا وإيطاليا والنمسا من جهة وبريطانيا وفرنسا وروسيا من جهة أخرى، فقد زج بها في قلب الأحداث عند اندلاع الحرب العالمية الثانية فيما بين 1939–1945. وقد أثبتت بنزرت، عندئذ، قدرتها الدفاعيّة كميناء حربي عتيد. ففي نوفمبر 1942، استسلمت القوات الفرنسية في بنزرت للألمان الذين سيطروا عليها طيلة ستة أشهر بأكملها. وبعد الاحتلال الألماني أعدت قوات الحلفاء لهجوم شامل بما لديها من إمكانات حربيّة لطرد قوات المحور من بنزرت. وكانت الغاية تطويق هذه القوات وصدها نحو البحر ثم تقليص واجهاتها في الشمال حتّى تكون بنزرت حصنها الأخير. وقد تجمعت قوات الحلفاء حول بنزرت في يوم 7 ماي 1943، وتمكنت بعد قتال عنيف من طرد الألمان بعد أن تعرضت المدينة، طيلة

ستة أشهر، إلى غارات جويّة من قبل الطائرات الأمريكية لتدمير الحضور الألماني ومازال الناس يذكرون هذه الغارات ويذكرون الفواجع والقتال الشديد الذي شرد الأهالي ودمر الممتلكات.

الجـــلاء عــن بنـــــزرت

في شهر جويلية 1961، أصبحت بنزرت من جديد مسرحا لعمليات حربيّة لمعركة أخرى : هي معركة جلاء الجيوش الفرنسية عن التراب التونسي وبالأخص عن المنطقة الجغرافية الاستراتيجية، المتكونة من القاعدة البحريّة–الجوية بسيدي أحمد – الخروبة، ومن ترسخانة «فيريفيل» التي أطلق عليها اسم منزل بورقيبة منذ الاستقلال تقديرا وتبجيلا لمحرر تونس الزعيم الحبيب بورقيبة، وكذلك من كلّ المنشآت العسكرية المحصنة.
وقد اشتدت المعارك فيما بين 19 و22 جويلية 1961 في بنزرت ومنزل جميل ومنزل بورقيبة.
واستعملت فرنسا وسائلها الكبرى : المدفعية الثقيلة، المدرعات، الطائرات، البوارج لردع الجيش التونسي الفتي والحرس الوطني المدعمين بآلاف المتطوعين الذين آلوا على أنفسهم مواجهة القوات الفرنسية بشجاعة واستبسال.
وحطم العديد من المباني وكذلك معمل الإسمنت المقام بالمدخل الشمالي لمضيق البحيرة الذي استهدفته الطائرات المقاتلة الفرنسية معتبرة إياه مركزا هاماً من مراكز المعركة. وسقط الأموات بالمئات وجرح الآلاف من المواطنين.
وفي مساء 19 جويلية اكتسحت فيالق عديدة من المظلّيين بنزرت وكان هدفها احتلال المدينة. لكنّها لم تتمكن من اجتياز حدود «المدينة الأوروبية» أمام المقاومة الشديدة للقوات التونسية التي احتشدت بالمدينة العتيقة.
وفي 30 سبتمبر 1961 وأمام الضغط الدولي، انسحب المظلّيون الفرنسيون إلى قواعد انطلاقهم.
وفي 15 أكتوبر 1963 وبعد مفاوضات استغرقت وقتا طويلا بين الطرفين المتنازعين أزمعت فرنسا على جلاء بنزرت بصفة نهائية بعد إثنين وثمانين سنة من الاحتلال.
وقد أكد بلاغ مجلس الوزراء الفرنسي في نفس اليوم ما يلي : «إنّ تأسيس وسائل جديدة، وضعت تحت تصرف الجيوش، قد سمحت بإنهاء تجميع قواتنا، بدون تعريض الدفاع عن فرنسا في البحر الأبيض المتوسط للخطر».

فــي القــرن الواحــــد والعشريــن

في 15 أكتوبر 1963، احتفلت بنزرت التي أججت على مر السنين بحكم موقعها على ضفاف المتوسط أطماع الغاصبين، برحيل آخر عناصر الحضور الأجنبي عن أرضها.
وفي ردح قليل من الزمن أصبحت هذه الجهة مركزا لأهم قطب صناعي بالبلاد. فأقيم بها معمل لتكرير النفط وشيّد مركب للفولاذ وجهزت ترسخانة إصلاح وبناء السفن، بمنزل بورقيبة بمعدات جديدة ومتطورة وبعثت مصانع متعددة في ميادين البناء والخشب والخزف وتركيب الآلات وقطع الغيار وخصائص المطاط.
وقد دفع الاهتمام الموصول بالقدرات الفلاحية للمناطق المحيطة بالمدينة كهيشر، وسيدي عامر ومرنيصا وغيرها إلى تعصير وسائل العمل والاستغلال الفلاحي.
ووفّرت الطبيعة الخلابة المحيطة بالمدينة، بغاباتها وشطوطها ذات الرمل الذهبي وبمينائها العتيق البديع الجمال، فرصا مشجعة لانطلاق نشاط سياحي واعد.
وهكذا لم تعد تنقطع بنزرت إلى الأنشطة البحريّة دون سواها. فإذا ما بقي ميناؤها التجاري قطب دائرة النشاط الاقتصادي للفضاء المحيط، فإنّ المدينة التي تعرج من البحر، قد عرفت أيضا كيف تثري الإمكانات التنموية الكامنة في أعماقها.

لقد رسمت الجغرافيا دائما تاريخ «هيبوا-أكرا» القديمة. واليوم، وهي على مشارف القرن الواحد والعشرين، فإنّ التاريخ هو الذي يحدد أبعاد جغرافيتها، بعد أن تمّ جرد إمكاناتها الهائلة جردا محكما.

فالمدينة «الجالسة على ضفاف البحر» كما شبهها الكاتب الفرنسي «ألكسندر دوما» في يوم من أيام ديسمبر 1946 هي أيضا، بحكم اتساع أرباضها، أرض ريف وقرى. لقد عاشت في انطواء وعزلة في محيطها البحري القرون الطوال، لا تستأثر إلاّ بالرهانات الاستراتيجية لموقعها، لكنّها عرفت، ولأوّل مرة، بعد جلاء القوات الأجنبية عن أرضها، كيف تنتشر خارج الأسوار لاحتواء الأرياف في عملية تأهيل شامل لقدراتها الجديدة. ومنذ ذلك الحين فإنّ الطاقات الفلاحية للمناطق التي من حولها زادت تأكدا وإثباتا.

ومن جهة أخرى، فقد اختارت بنزرت في نطاق البحث عن هذا التوازن، نموذجا عمرانيا يعطي موقعها أكثر مرونة من حيث اتساعه وتطويره، بحيث يتسنى تفكيك مركزية المدينة الجديدة المقامة على ردم القناة التي تمّ حفرها في بداية القرن. وعلى هذه الشاكلة فقد امتدت الضواحي الكبرى للمدينة في اتساع وتناسق إلى أبعاد منطقة سيدي سالم والكرنيش وعين مريم وواد المرج وحتّى تلال منطقة الناظور الغابية. من الجهة الشمالية ومنطقة باب ماطر والمصيدة من الجهة الجنوبية، أمّا بالنسبة لمنطقة جرزونة، ضاحية بنزرت على ضفة القناة الجنوبية فلقد حققت في نهاية الأمر اندماجها الكامل مع المدينة الأم.

يشهد تطور بنزرت اليوم إذن نسقا متعدد الأبعاد وقد ضمنت لمسيرتها منذ تحول السابع من نوفمبر بدعم من الرئيس زين العابدين بن علي فرصا جديدة للنجاح والرقي منها على سبيل الذكر لا الحصر :

– إنقاذ المرسى القديم من الحالة المتردية التي بقي عليها منذ سنين بتبديل وجهة المياه المعفنة المنصبة في أجزاء منه مع جرف وتنظيف مضيقه
– إقامة منطقة اقتصادي حرة من الطراز الأوّل
– إنجاز طريق سيارة تسمح باجتياز المسافة الفاصلة بين بنزرت والعاصمة في أقل من ثلاثين دقيقة، مع إقامة منافذ في اتجاه أهم مدن الجهة
– إقامة نواة جامعية من شأنها أن تساهم في ترسيخ تقاليد جديدة في مجالات الثقافة والعلم والمعرفة

ويتواصل العمل حثيثا في جميع الميادين وعلى كل الأصعدة لتوطيد دعائم الازدهار والنهضة.

المراجـــع

إن المراجع الاعلامية، المذكورة، هي مجموعة مختارة تحدثت عن تاريخ بنزرت، منها ما لم يكن وقفا على بنزرت وحدها. وحيث تشبعت المصادر، واعتمادا على أنّ هناك نصوصا مخطوطة لم تنشر بعد، ونظرا إلى صعوبة الاهتداء إليها، وعلى أساس أن ما هو مجهول المصدر، رأينا من الأجدر، إغفالها، مع العلم أنّنا لن ندعي بهذا الكتاب تقديم عمل متكامل مقيّد بشروط البحث والتمحيص العلمي والأكاديمي.

– البنباشي هانيزو : «بنزرت، تاريخها وتشخيصها»، المجلة التونسية، سنة 1904.

– م. قراوي – طبقات المعادن من عهد : الأوائليون والحجريون بشمال بنزرت (تونس)، العلوم الإنسانية، الجزء 51، 1947، ص. 363–367.

– ب. جينزتوس : «بنزرت والتاريخ»، النشرية الاقتصادية والاجتماعية التونسية، ماي 1955، عدد 100، ص. 94.

– لوبوتي : بنزرت. نشريات فرنسا والامبراطورية، 1966.

– ف. بونيار : تونس الشمالية – التل الشمالي، باريس، 134.

– ج. إيفير : فصول عن بنزرت في الموطا الإسلامية، الجزء الأول، ص. 131–133.

– أ. بليقران : «تونس والبحر»، النشرية الاقتصادية والاجتماعية التونسية، جوان – أوت وسبتمبر 1934.

– ابن هيكل : كتاب المسالك. الراجع تأليفه إلى سنة 1068.

– ج.ـب. فريسون : مجد وبؤس إفريقيا المسيحية، باريس، 1949.

– ر. منتران : «نمو العلاقات بين تونس والدولة العثمانية في القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر»، كراس تونس، عدد 26 وعدد 27، سنة 1959.

– ج. قانياج : أصول الحماية الفرنسية على تونس، سنة 1861–1881. باريس، ب.أ.ف.، 1959.

– عبد اللّه العروي : تاريخ المغرب، نشريات ماسبيرو، 1970.

– حسن حسني عبد الوهاب : خلاصة تاريخ تونس، دار الكتب العربية الشرقية، تونس، 1954.

– أحمد فكري : آثار تونس الإسلامية، دار المعرفة، تونس، 1949.

– حمادي بن حماد : بنزرت عبر العصور، مطبعة «الحياة»، 1974.

هيبو
« التي تخترقها المياه »

المرسى القديم والمظهر الخارجي لحصن «القصيبة» – 1912.



Le vieux port et en configuration extérieure la citadelle de la K'siba, 1912.

Hyppo
«Traversée par l'eau»

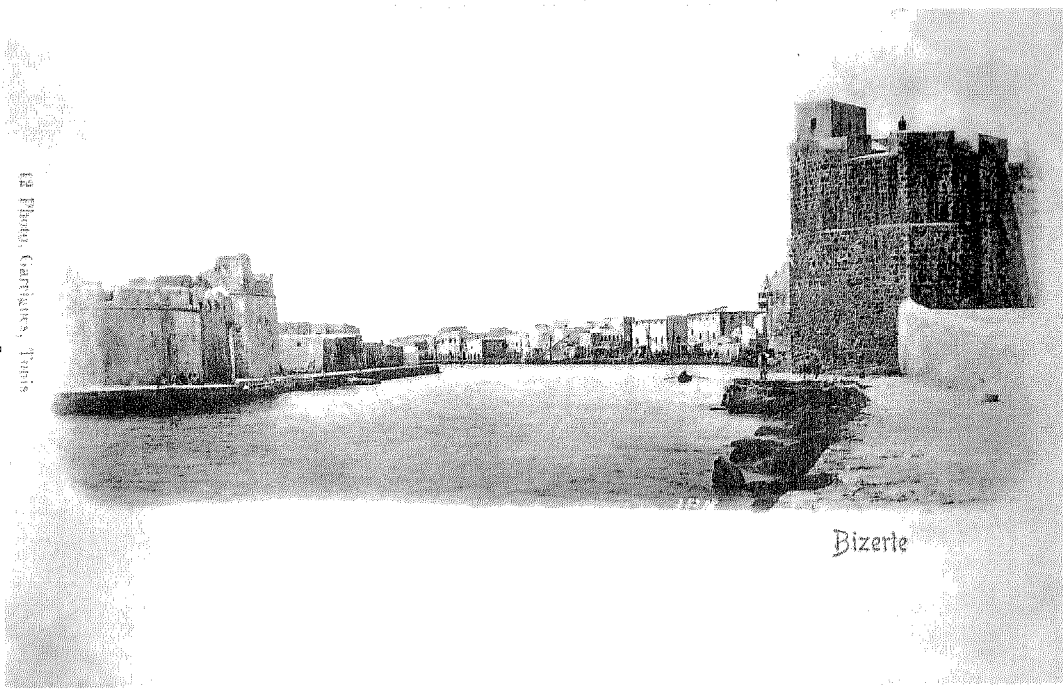
Dans sa configuration naturelle, le site de *Ben-Zert* se composait d'un îlot baignant dans une lagune reliée à la haute mer par un goulet étroit. Autour de l'îlot, s'offrait un plan d'eau peu profond mais qui pouvait, quelque peu déblayé, servir de refuge pour le mouillage d'embarcations légères. Ainsi naquit le port phénicien au XIe siècle av. J.-C.

Pour communiquer avec le lac s'étalant sur son flanc sud, l'espace maritime du port se déployait à travers deux ramifications naturelles ou canaux d'inégale largeur. Le canal de gauche, plus long et plus profond, traversait l'actuelle ville moderne dans sa partie nord pour rejoindre le goulet du côté de Bab-Tunis. Le deuxième canal, beaucoup plus étroit, longeait la M'dina et évoluait à travers de longs détours, en aval de l'îlot du R'baâ, pour se déverser dans le lac au niveau de Bab-Mateur. L'un et l'autre étaient enjambés par des ponts en pierre, dont les plus importants furent le pont de Bab-Tunis érigé sur le canal de gauche et celui de la Scala en arche, enjambant le canal de droite au beau milieu de l'ancienne Place de France.

يتألف موقع بنزرت في رسمه الطبيعي من جزيرة صغيرة عائمة في بركة شاطئية يحيط بها، رافدان بحريان يلتقيان في مضيق يؤدي إلى بحيرة شاسعة الأرجاء يسهل لبعض القوارب الصغيرة اجتيازها إذا ما أزيل القليل من أنقاضها. ففي هذا الشرم من الأرض أسّس الفنيقيون في القرن الحادي عشر قبل الميلاد مستقرا ومقاما، وقد زادوا من صقله ليصبح ميناء وملجأ لسفنهم التجاريّة.

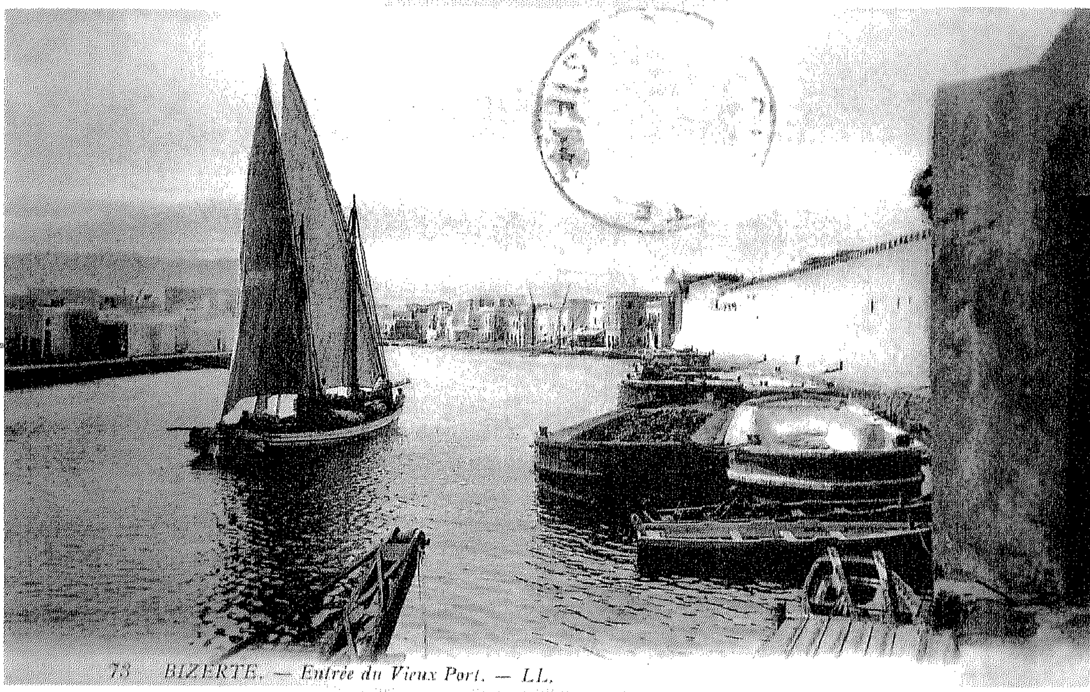
ويجتاز الرافد الأوّل، وهو أكثر طولا وعمقا، المدينة الحالية مارا بالمكان المعروف بباب تونس ليصل إلى مدخل البحيرة. بينما ينعرج الرافد الثاني، وهو أقل عرضا، حول القصبة أو «المدينة» ليصل إلى مدخل المضيق خلف باب ماطر اليوم. وقد أقيمت فوق الرافدين جسور حجرية أهمّها جسر باب تونس وجسر «الصقالة» وهو في شكل سفينة، شيّد في قلب الساحة التي كانت تسمى في بداية القرن «بساحة فرنسا».

مدخل المرسى القديم تحت إطلالة حصني القصيبة والقصبة (مدينة) – 1910.



L'entrée du vieux port dominée par les citadelles de la K'siba et de la Casbah (M'dina), 1910.

مدخل المرسى القديم من جهة المضيق – 1912.



Entrée du vieux port à hauteur du goulet, 1912.



المرسى القديم، قوارب صغيرة للصيد الساحلي على حافة الرصيف الغربي – 1910.

Le vieux port, petites embarcations de pêche côtière à l'accotement du quai ouest, 1910.

المرسى القديم وهو يرتسم في اتّجاه منطقة باب تونس – 1910.

Le vieux port se profilant vers la zone de Bab-Tunis, 1910.



المرسى القديم، سفينة صيد قلاعية من جهة باب تونس – 1911.

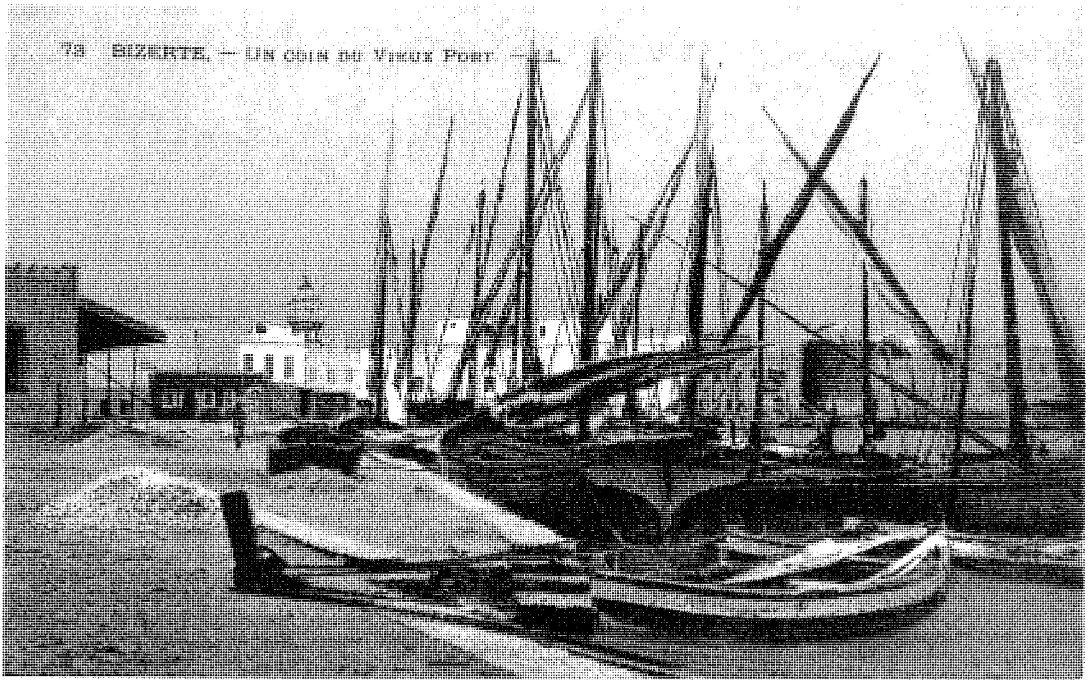


Le vieux port, embarcations à voile de pêcheurs du côté de Bab-Tunis, 1911.

المرسى القديم، أسطول صيد صغير راس أمام دار البحر – 1907.



Le vieux port, flotille de pêche amarrée en face de la maison de la mer, 1907.



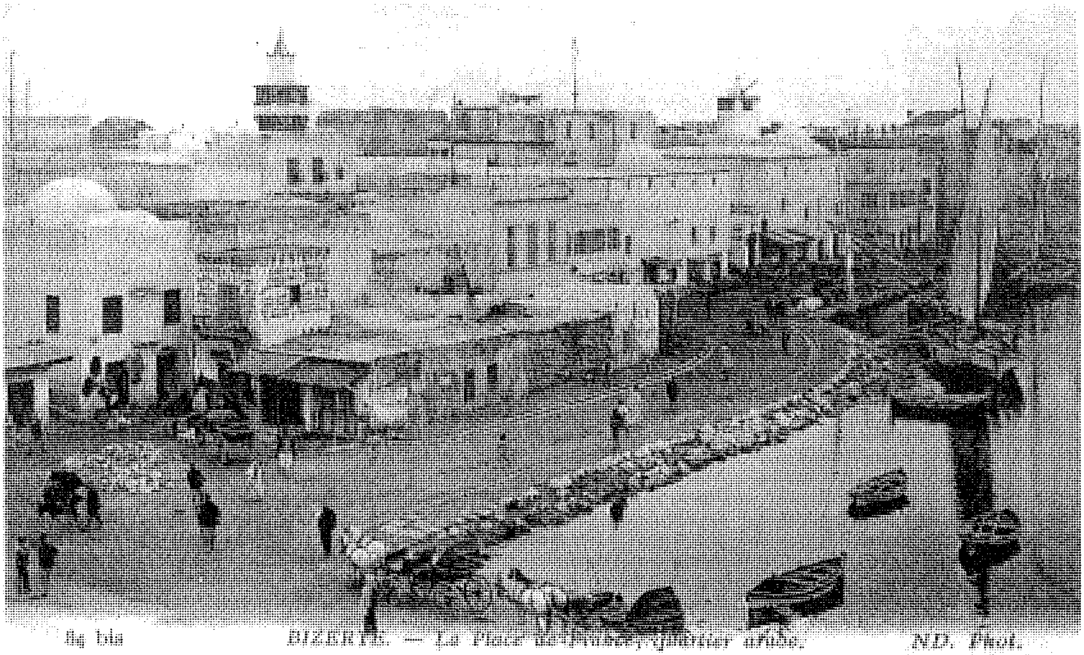
المرسى القديم، سفن للصيد راسية من جهة الرصيف في اتجاه الشمال الغربي – 1912

Le vieux port, felouques de pêche amarrées sur le quai au nord-ouest, 1912.

المرسى القديم والأحياء المجاورة من جهة الشمال الشرقي – 1922

Le vieux port et les quartiers à proximité du côté nord-est, 1922.





المرسى القديم من الجانب الغربي للمدينة العتيقة نشاهد صومعتي الجامع الكبير وجامع «المدينة» – 1907.

Le vieux port du côté ouest de la vieille ville et en arrière-plan les minarets de la Grande Mosquée et de la mosquée de la M'dina, 1907.

المرسى القديم من الجانب الغربي للمدينة العتيقة – 1912.

Le vieux port du côté ouest de la vieille ville, 1912.



المرسى القديم، في المقدمة، بناية القبة التابعة لمصلحة الديوانة – 1915.



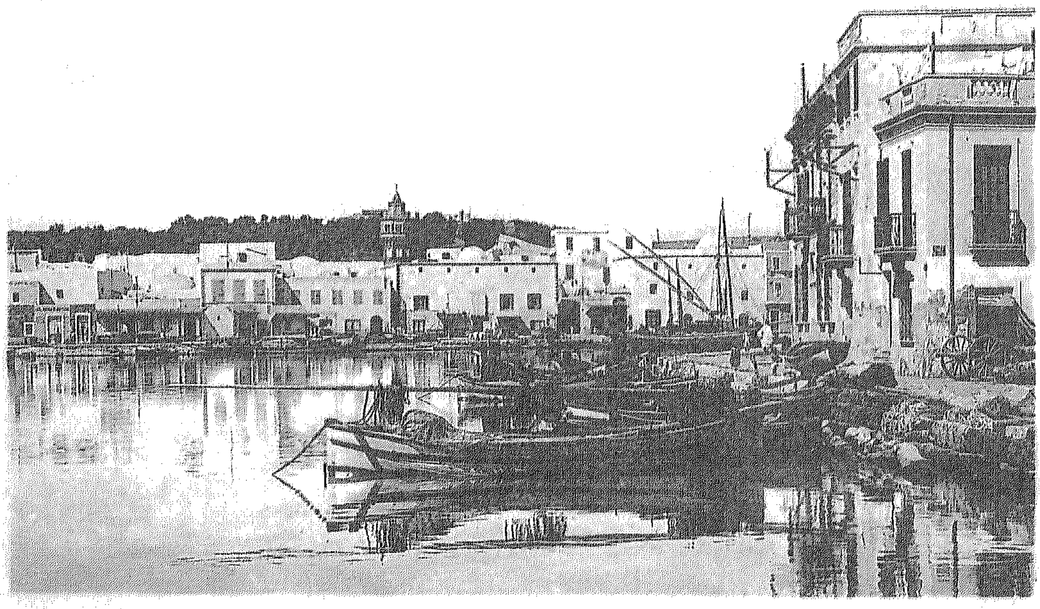
Le vieux port. Au premier plan, la bâtisse en coupole du service de la douane, 1915.

المرسى القديم من جهة الرافد الملتحق بمضيق البحيرة مروراً بباب تونس – 1915.



Le vieux port du côté du canal qui rejoint le goulet du lac en direction de Bab-Tunis, 1915.

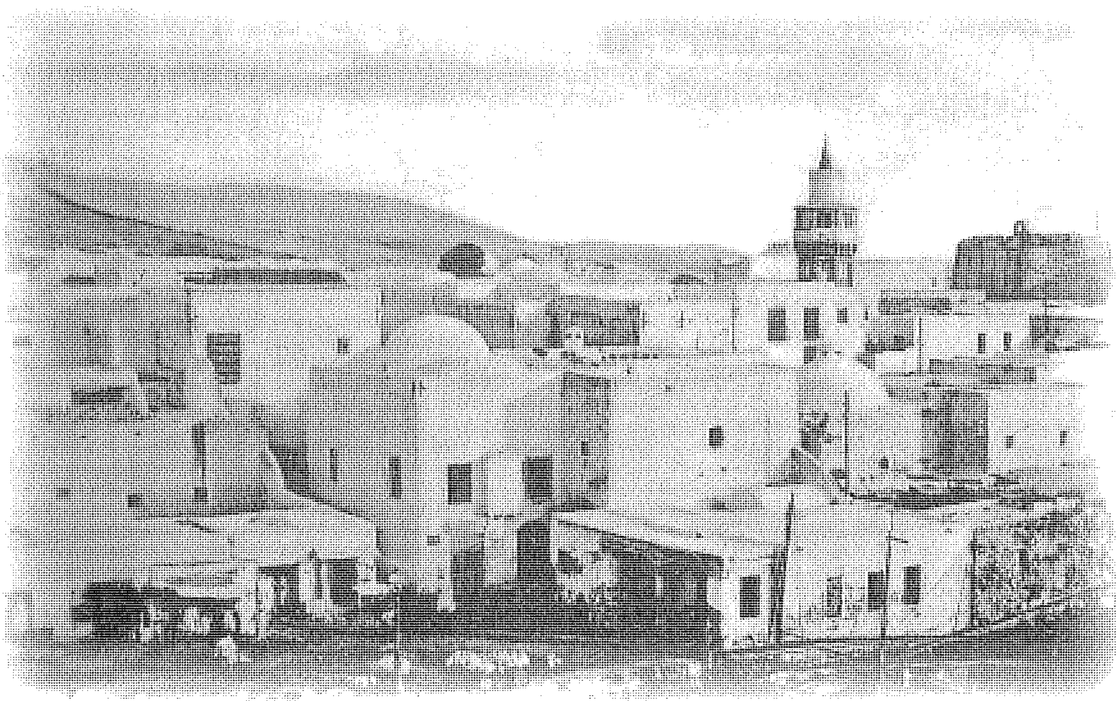
المرسى القديم. في آخر الصورة، صومعة الجامع الكبير – 1925.



Le vieux port, à l'arrière-plan le minaret de la Grande Mosquée, 1925.

بنزرت أو « بندقية الشرق »

منظر عام للمدينة العتيقة – 1904.



Vue générale sur la vieille ville, 1904.

UNE «VENISE ORIENTALE»

Une cité d'Orient dominée par les minarets et les dômes des mosquées : ainsi apparut *Ben-Zert*, en ce 1er mai 1881, aux bâtiments de la flotte de la marine française. Une charmante et captivante «Venise» nouvelle ceinturée par des remparts crénelés dominant un vieux port où étaient amarrées de grandes felouques.

La vieille agglomération, retirée derrière les remparts, ne communiquait avec l'extérieur que par des portes d'enceinte ou par l'étroit exutoire du lac ouvrant sur la haute mer. Elle était, d'autre part, protégée contre l'agresseur par des avant-postes de guet, ceux de la M'dina et de la K'siba à l'entrée du vieux port, ceux du port d'Espagne et du quadrilatère de Sidi-Salem pour surveiller le trafic maritime immédiat.

Au nord de la cité, un quartier tourné vers l'arrière-pays immédiat : le quartier des Andalous ou Houmt-Landlous, que les Arabes venus d'Espagne, après avoir fui l'inquisition chrétienne, fondèrent vers 1510.

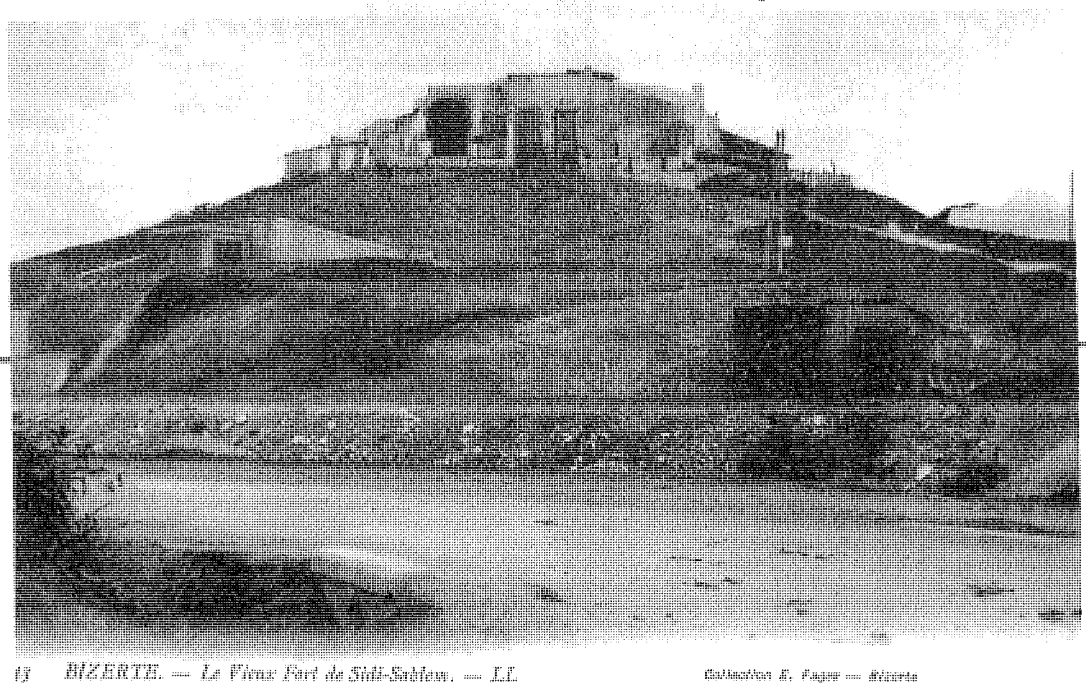
لاحت بنزرت في الأفق، بينما كانت بوارج أسطول البحريّة الفرنسية تتقدم إليها في يوم 1 ماي 1881، كمدينة عتيقة ذات طابع شرقي إنّها «بندقية» جديدة، جميلة ساحرة تعلوها الصوامع والقبب، محصنة بأسوار ذات أبراج تطل على مرسى قديم ربضت على جانبيه سفن شراعية لصيد السمك.

وقد بدت المدينة وكأنّها منعزلة وراء الأسوار يربطها بالمحيط الخارجي مضيق المرسى القديم المطلّ على البحر ومجموعة من الأبواب وهي باب تونس وباب الجديد من الجنوب، باب المدينة وباب الأندلس من الشمال، باب باجة وباب ماطر من الغرب.

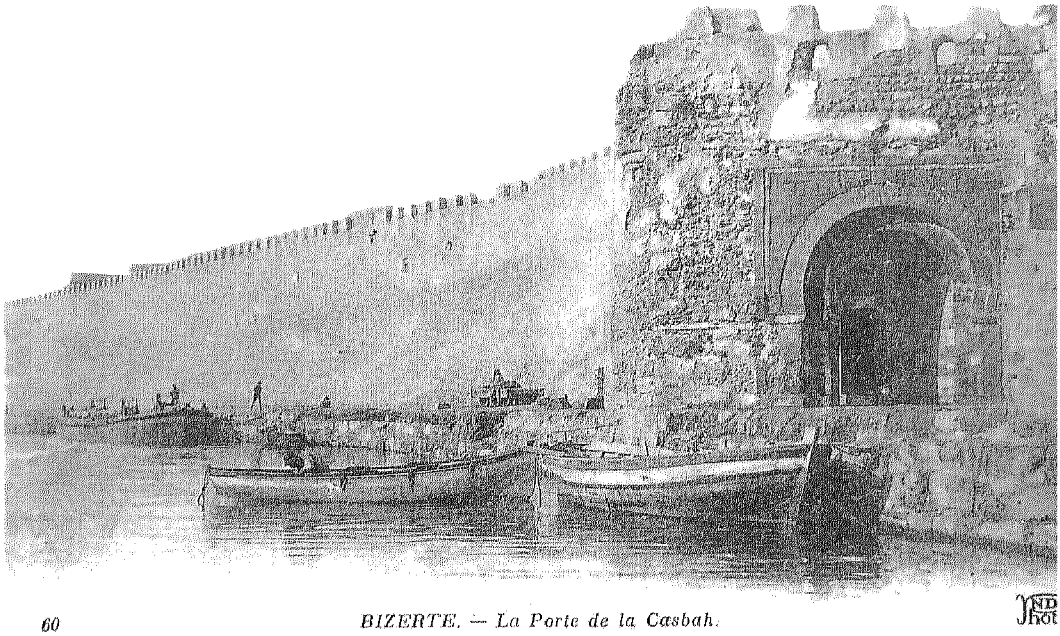
وقد كانت في حمى من الهجومات العدوانية بفضل حصون للمراقبة منها حصنا القصبة والقصيبة في مدخل المرسى القديم والحصن الإسباني وحصن سيدي سالم المطلاّن على البحر لرصد حركة السفن.

وفي شمال المدينة حي مطل على الضاحية الغربية للمدينة عرف باسم المسلمين القادمين إلى شمال إفريقيا بعد فرارهم من وجه الاضطهاد على أيدي الصليبيين في الأندلس وهو حي الأندلس الذي أسس حوالي سنة 1510.

حصن سيدي سالم أو برج يوسف المقام في واجهة البحر – 1902.



Le Fort de Sidi-Salem ou Borj Youssef, érigé en front de mer, 1902.

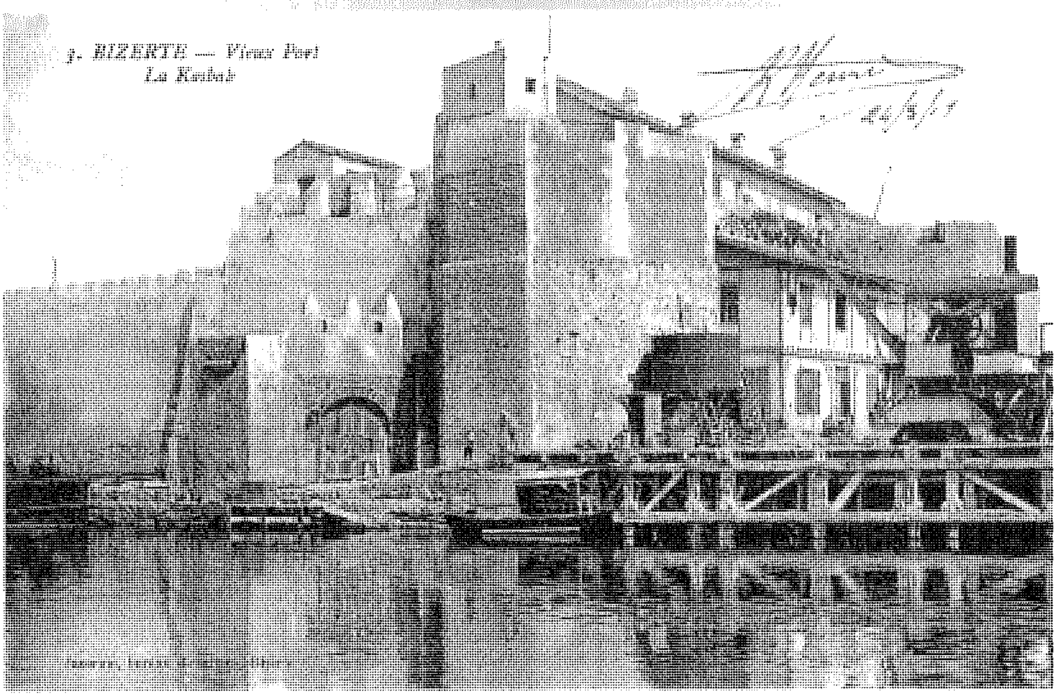


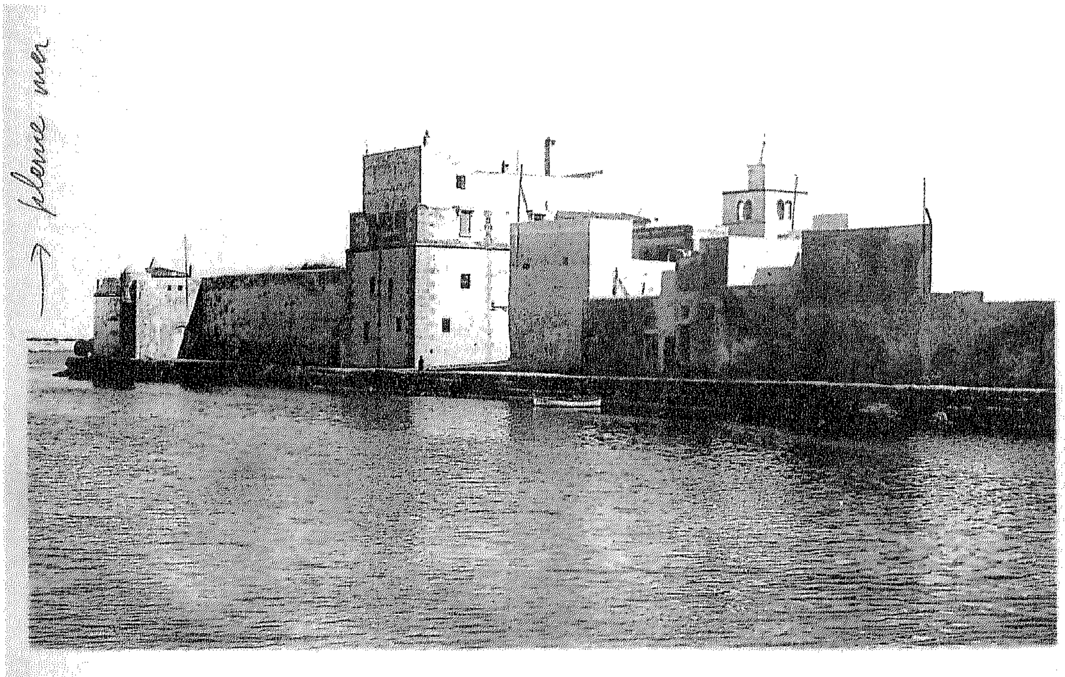
راس الساس وفي تواصل سور القصبة أو «المدينة» – 1915.

Bab-ras-Essas, en continuité, la muraille de la Casbah ou «M'dina», 1915.

راس الساس، في المستوى الأدنى قلعة القصبة أو «المدينة» – 1919.

Bab-ras-Essas, en contrebas de la citadelle de la Casbah ou «M'dina», 1919.



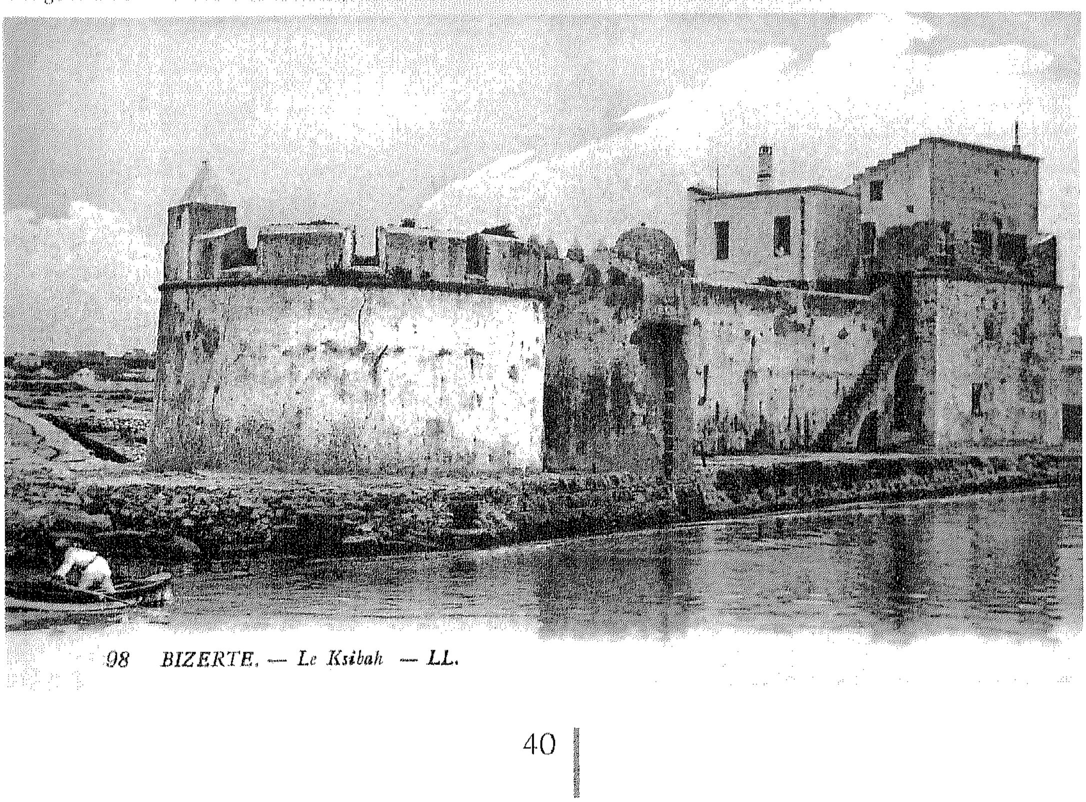


القصيبة وفي المستوى الأدنى صومعة جامع سيدي الحني – 1930.

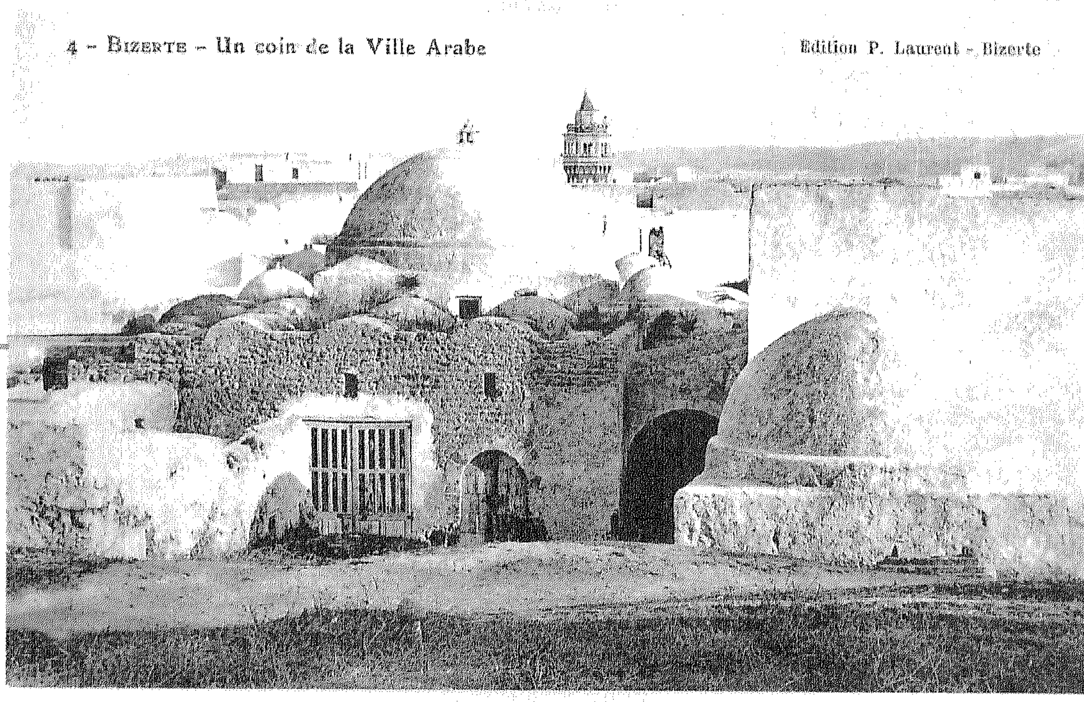
La K'siba, en contrebas le minaret de la mosquée de Sidi-el-Henni, 1930.

مظهر عام لحصن القصيبة – 1930.

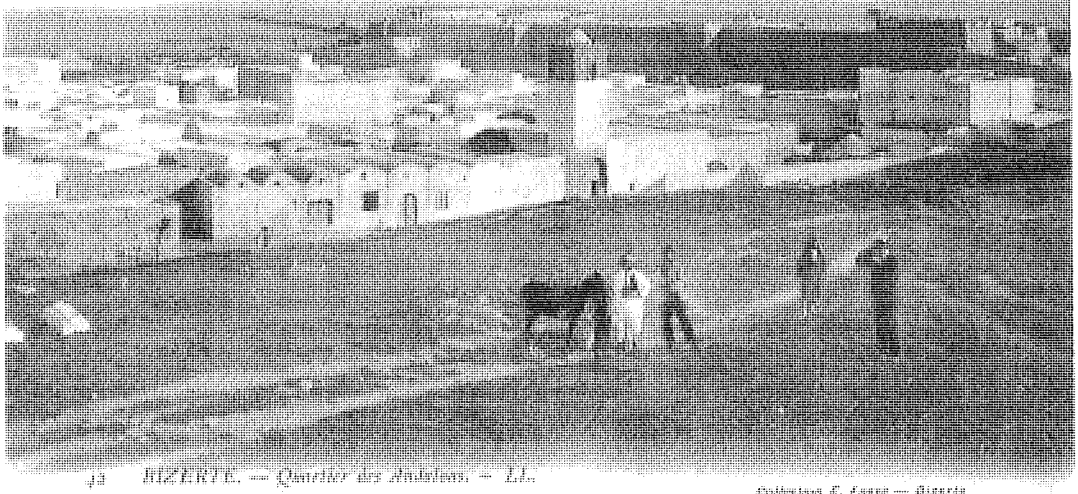
Vue générale de la citadelle de la K'siba, 1930.



من جهة المدينة العتيقة – 1907.



Du côté de la vieille ville, 1907.

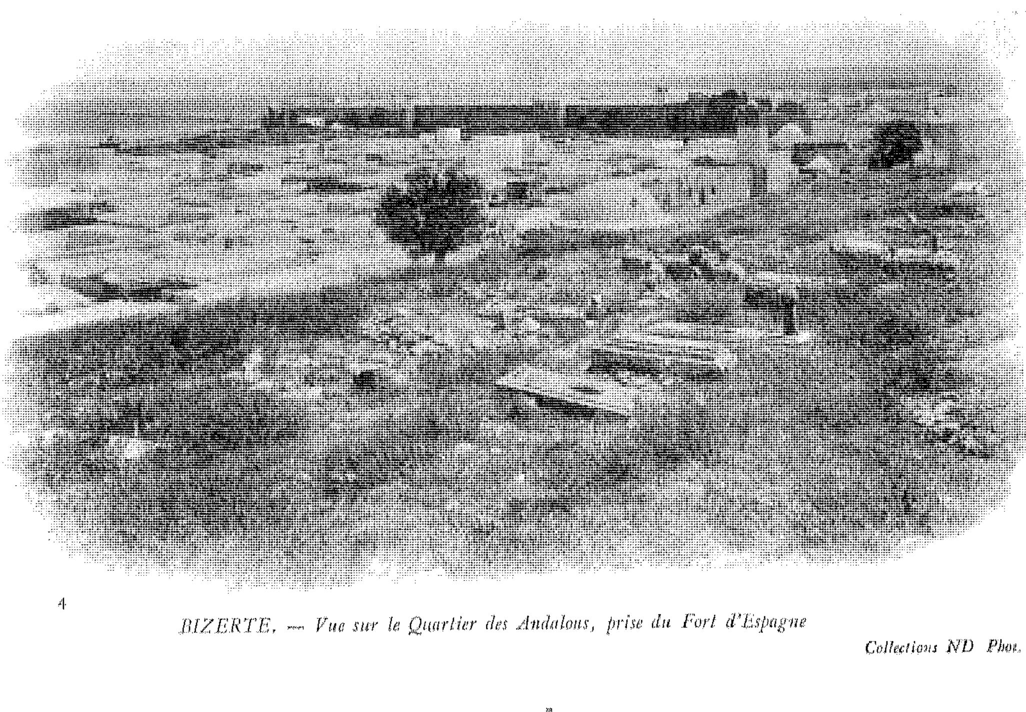


حي الأندلس وفي المؤخرة حصن القصبة (المدينة) – 1906.

Le quartier des Andalous, en contrebas de la citadelle de la Casbah (M'dina), 1906.

المقبرة من أعلى حي الأندلس – 1906.

Le cimetière en amont du quartier des Andalous, 1906.





منظر عام للجانب الغربي للمدينة العتيقة ولمدخل المضيق المؤدي إلى القناة – 1912.

Vue générale du côté ouest de la vieille ville et de l'entrée du goulet du canal, 1912.

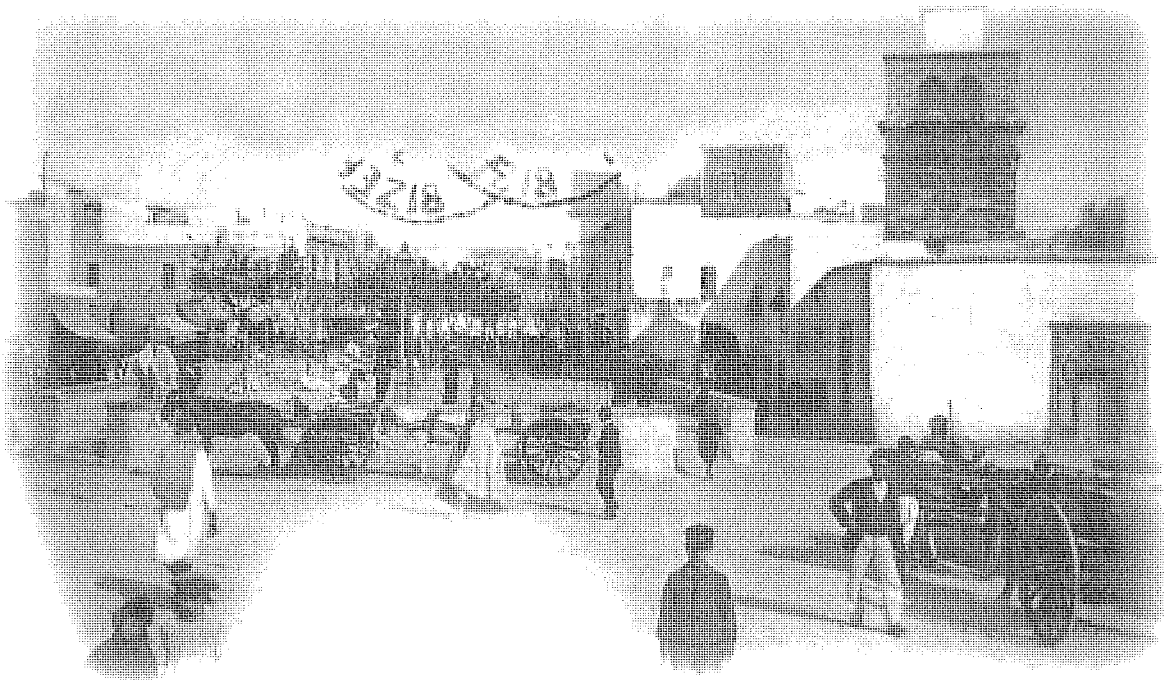
منظر عام للمدينة العتيقة، رابظة وراء الأسوار – 1912.

Vue générale de la vieille ville blottie derrière les remparts, 1912.



بنزرت، في ظلّ أسوارها

مشهد لساحة فرنسا أو «البيسا» أي الساحة باللغة الإيطالية ومن الجهة اليمنى، جامع «الربع» — 1915.



Vue sur la place de France ou El Biassa (piazza : c'est-à-dire place en italien), à droite la mosquée du R'baâ, 1915.

BEN-ZERT, DERRIÈRE LES REMPARTS

Sous les remparts, s'étalait le quartier des marchands venus de l'arrière-pays. On y vendait des produits saisonniers. Mais on faisait venir d'autres contrées du pays le cuir, les articles de tissage et en particulier des *mergoums* et des *klims*.

Autour du vieux port, les rues se profilaient en diagonale pour permettre une communication facile de quartier en quartier.

Le quartier du *R'baâ*, blotti dans l'extrémité sud de l'îlot au niveau de la petite ramification du vieux port, était le centre des affaires de l'agglomération. Il était également le quartier des établissements officiels européens. Sur son flanc ouest, la colonie israélite avait édifié un quartier (la *hara*), du temps de Ahmed Bey (1837-1855).

C'est par Bab-Jedid (la nouvelle porte) que l'on accède au quartier Ennajarine, au quartier des Bouchers et à Houmt-Ecchourfa, après avoir emprunté de petites ruelles sinueuses qui mènent également à Saniet Errouman, à Sidi-Gaâgaâ et El-Menzah.

En aval de la rue des armuriers se trouve le souk des tisserands qui conduit, côté nord, vers le quartier d'El-Medda.

تمتدّ تحت أسوار المدينة أسواق عديدة، يلتقي فيها الباعة من أصيلي الأرياف المجاورة، تعرض فيها منتوجاتهم الموسمية وكذلك أنواع أخرى من المواد يتمّ جلبها من مناطق أخرى من البلاد كالجلد والأقمشة وزرابي المرقوم الملوّنة وأبسطة الكليم من مختلف الأشكال والأحجام.

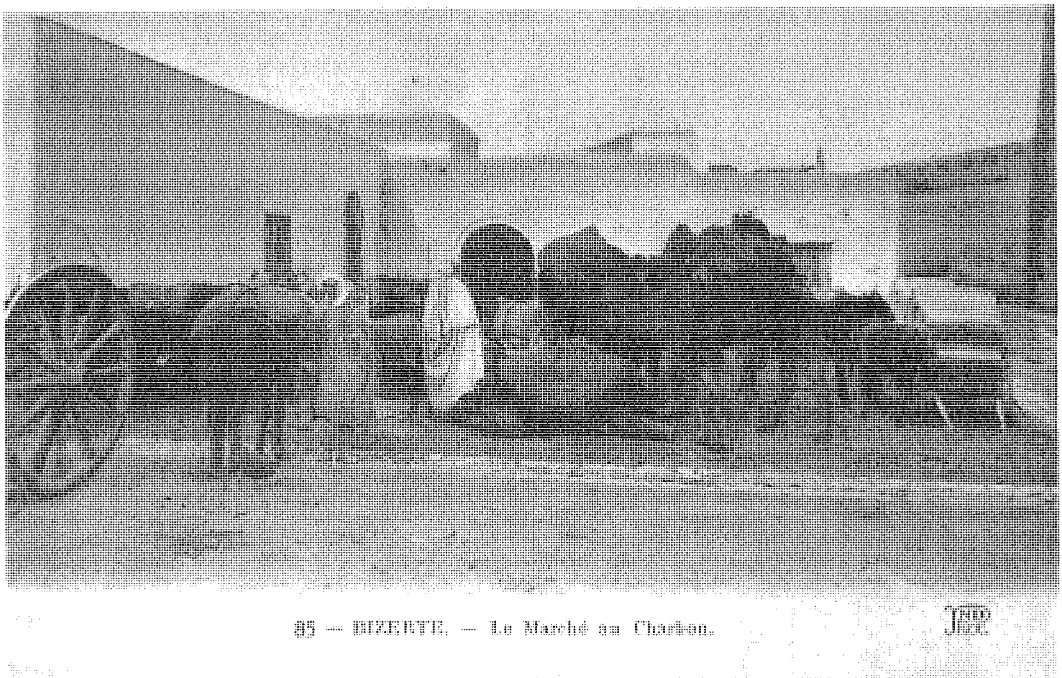
وعلى حافتي المرسى القديم امتدت أنهج المدينة العتيقة حسب خطوط تيسر التنقل بين الأحياء.

ويعتبر حي «الربع» القلب النابض للمدينة، وقد شيّد في الجهة الجنوبية للجزيرة على مستوى الرافد الصغير للميناء. وكان «الربع» أيضا مركزا للمعاملات التجاريّة ومقر للمنشآت الرسميّة الأوروبية.

وقد أقامت الجالية اليهودية المتكاثفة العدد في جهته الغربية حيّا خاصا بها أطلقت عليه اسم «الحارة» وكان ذلك في عهد أحمد باي (1837–1855).

ويمكن الوصول إلى نهج النجارين ونهج الجزارين ومن ثمة إلى حومة «الشرفاء» بعد عبور مجموعة من الأنهج الصغيرة مرورا بأحياء «سانية الرمان» و«سيدي قعقع» و«المنزه».

وفي منتهى نهج الزنايدة كان يوجد سوق للنسيج وهو يؤدي من جهة الشمال إلى حي المدة.



سوق الحبوب و الفحم (رحبة الفحم) تحت أسوار «المدينة» (القصبة) – 1901.

Le marché aux grains et au charbon sous les remparts de la M'dina (la Casbah), 1901.

تجار من المناطق المجاورة متجمعين في باب الخوخة – 1907.

Négociants de l'arrière-pays rassemblés à Bab-el-Khoukha, 1907.



سوق أسبوعية في وسط المدينة – 1925.



Marché hebdomadaire au centre ville, 1925.

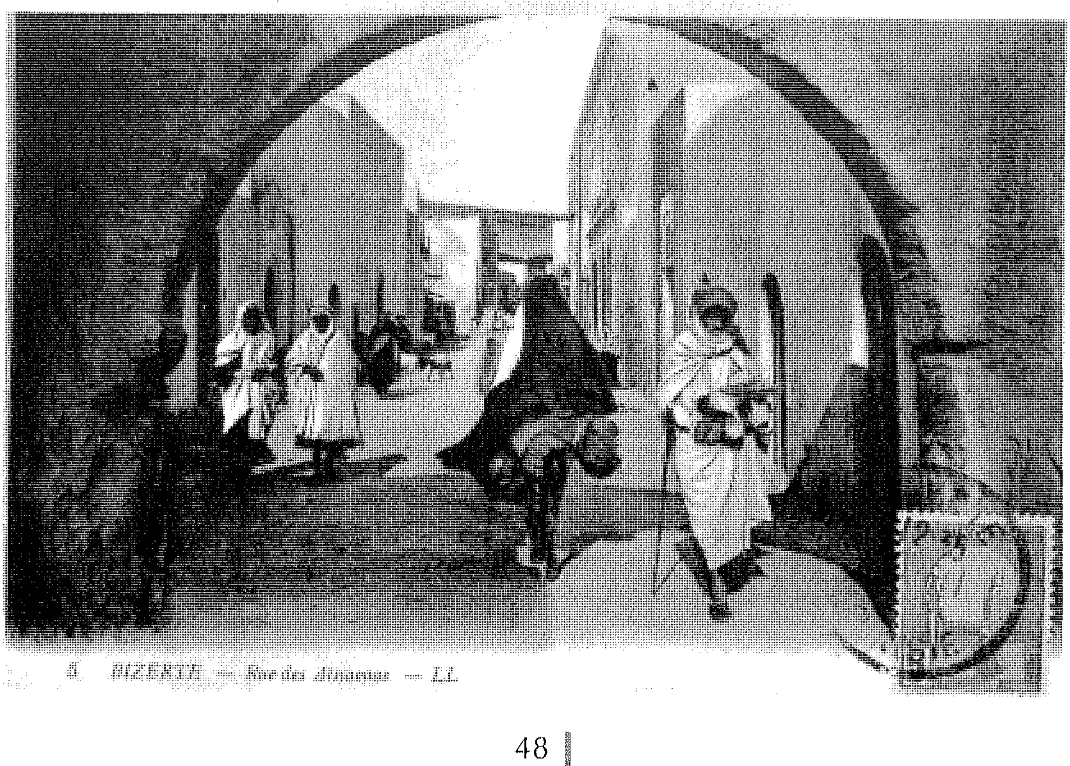


نهج الأسد أو «زقاق الصيد» كما اتفق على تسميته – 1901.

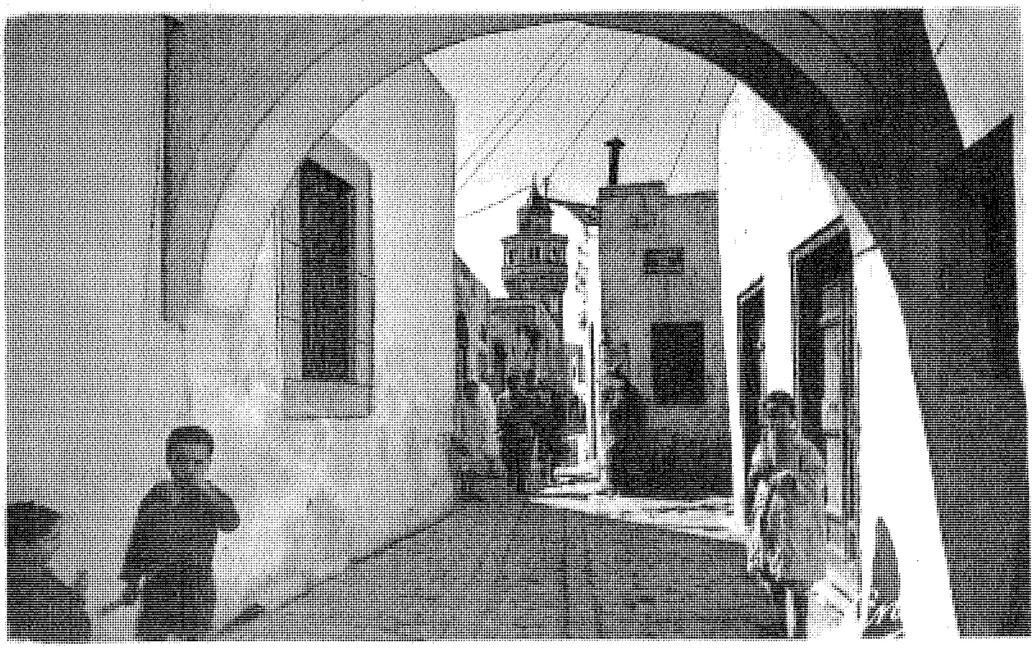
Rue ou «Impasse» du Lion, comme il était convenu de l'appeler, 1901.

في اتجاه باب الخوخة – 1901.

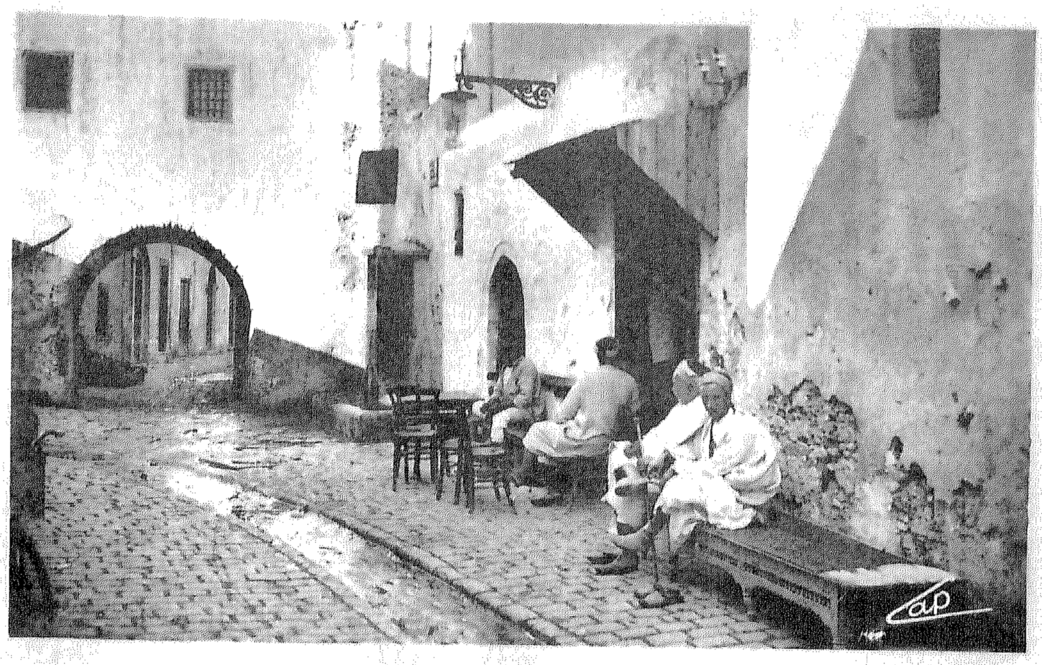
En direction de Bab-el-Khoukha, 1901.



في الواجهة الأخيرة من النهج، الجامع الكبير – 1915.



A l'arrière-plan de la rue, la Grande Mosquée, 1915.



مشهد جانبي لحي «باب الجديد» في احدى مداخل المدينة العتيقة – 1920.

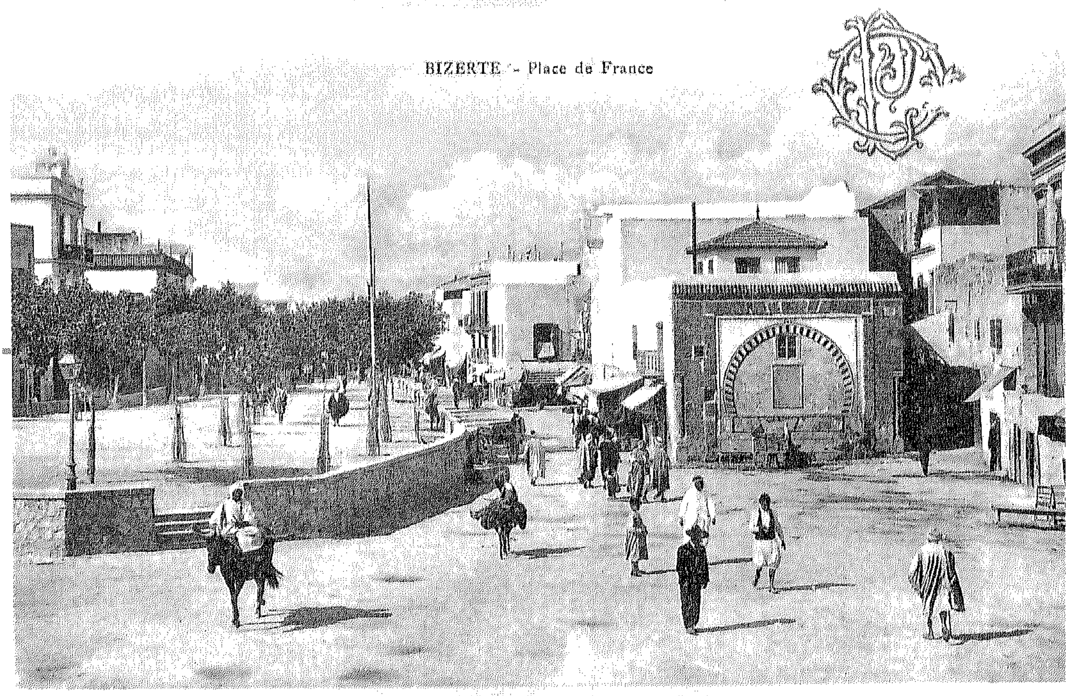
Vue latérale du quartier de Bab-el-Jedid à l'une des entrées de la vieille ville, 1920.

السبيل الذي شيّد في حي باب «الخوخة» سنة 1702 في عهد الداي المرادي ابراهيم – 1922.

Fontaine publique construite dans le quartier de Bab-el-Khoukha en 1702 sous le règne du dey mouradide Ibrahim, 1922.



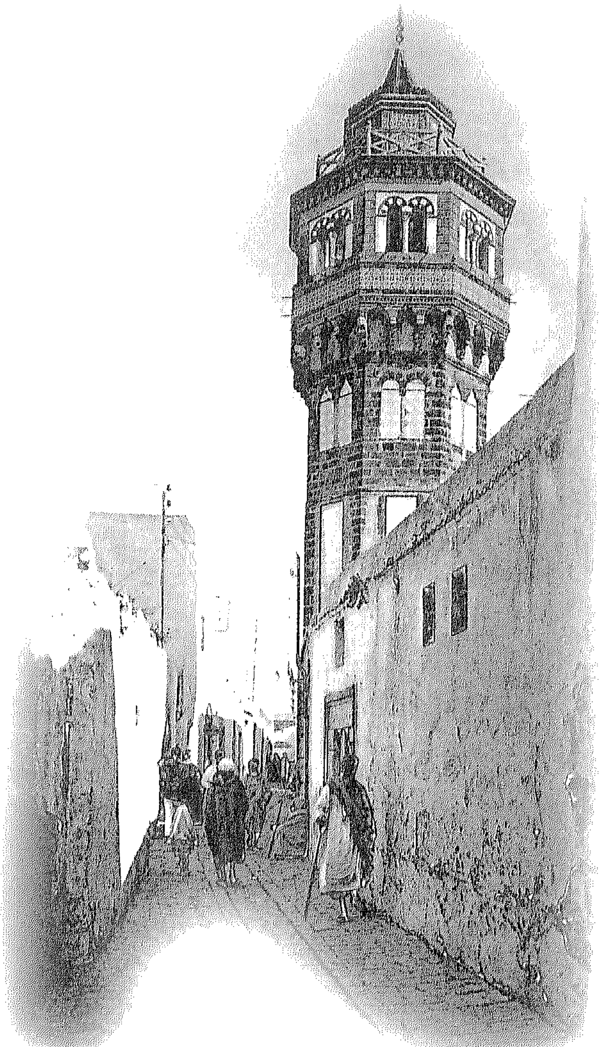
سبيل الذي بناه علي ديسم الأندلسي سنة 1642 في عهد يوسف داي المرادي – 1925.



Fontaine publique construite par Ali Dissam El-Andaloussi en 1642 sous le règne de Youssef, le Mouradide, 1925.

مساجد الإسلام

الجامع الكبير - تمّ بناءه سنة 1652 في عهد الأمير المرادي محمد داي – 1901.



La Grande Mosquée ou Jamaâ-el-Kébir construite en 1652 par le prince mouradide Mohamed Dey, 1901.

LES MOSQUÉES DE L'ISLAM

Ce fut au début du IXe siècle qu'Ahmed Ibn el-Aghlab ordonna de construire la mosquée du R'baâ en plein cœur de l'îlot. A la même époque fut agrandie la mosquée de Sidi-el-Hénni à la K'siba, édifiée au début de la conquête islamique. Cette mosquée est le plus ancien monument religieux de la ville. Jamâa R'baâ fut plusieurs fois remaniée au cours des siècles.

La mosquée de la M'dina, probablement construite sous les Benou-Ward (1053-1203), est l'une des plus belles mosquées de la cité. Elle fut remaniée au début du siècle pour une meilleure adaptation au style architectural arabo-musulman authentique.

La mosquée de Houmt-Landlous est une mosquée à prêche, construite vers 1510. Se situant au centre géographique du quartier des Andalous, elle répondait à un besoin réel, celui d'une expansion urbaine de plus en plus dense enregistrée depuis l'arrivée des Arabes d'Espagne dans la partie nord de la cité.

La Grande Mosquée ou Jamaâ-el-Kébir avec son minaret octogonal domine la vieille ville. Elle fut construite par le prince mouradide, Mohamed Dey, en 1652, à proximité immédiate du vieux port, au même moment où fut édifié le mausolée avoisinant de Sidi-el-Mostari.

La ville compte également d'autres mosquées, comme celles de Sidi-Atig, Abderrahman, El-Attarine, Sidi-ben-Aïssa...

Telle est *Ben-Zert,* terre d'Islam. Ses minarets pointés vers le ciel sont des phares désignant, aux marins du lointain, les récifs et le port, et à ceux parmi eux dont le cœur est pétri d'amour, la guidance vers la lumière des cieux et de la terre.

شيّد أحمد بن الأغلب في بداية القرن التاسع الميلادي جامع «الربع» في قلب الجزيرة. وفي نفس الفترة تمّت توسعة جامع سيدي الحني بالقصيبة الذي أقيم في بداية الفتح الإسلامي وهو أقدم المباني الدينية ببنزرت. وقد شهد جامع «الربع» إصلاحات عديدة عبر العصور.

أمّا جامع «المدينة»، فقد تمّ بناؤه في عصر بني الورد (1053–1203) وهو من أبهى الجوامع التي أقيمت ببنزرت، وقد تمّت صيانته في بداية القرن حسب إيقاع هندسي يتوافق مع الأسلوب المعماري ذي الطابع العربي الإسلامي الأصيل.

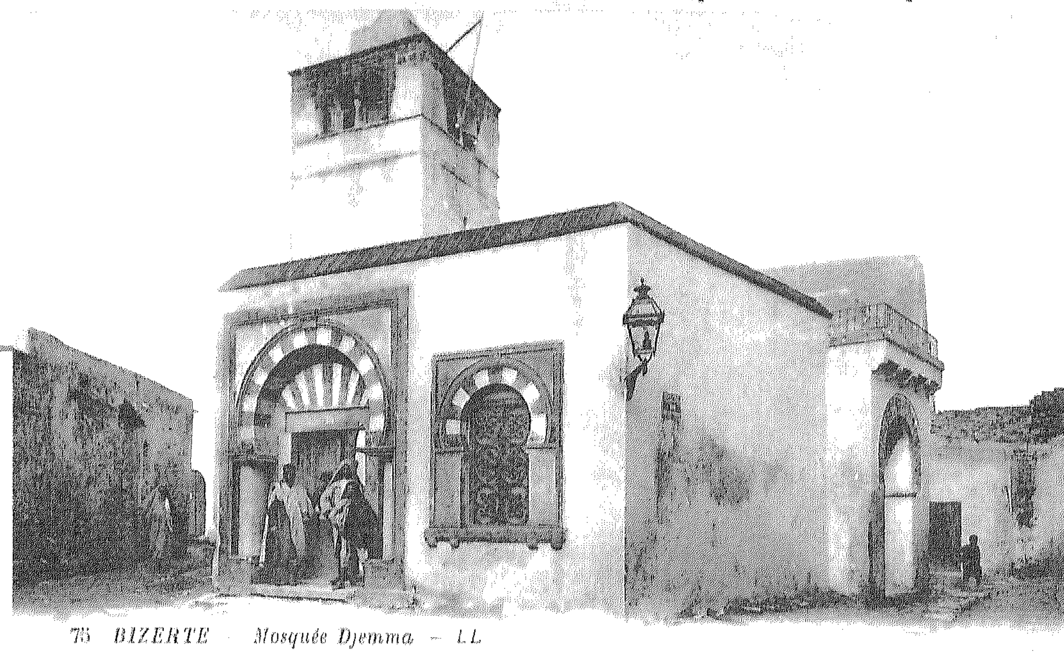
وشيّد جامع حي الأندلس حوالي سنة 1510 ميلادي ويوجد هذا الجامع في قلب الحي المذكور وقد أعد للعبادة الإسلامية تلبية للتطور السكني الذي شهدته المدينة منذ حلول الأندلسيين بالجهة الشمالية لبنزرت.

ويشرف الجامع الكبير بمئذنته مثمنة الزوايا على المدينة العتيقة. وقد تمّ بناءه من قبل الأمير المرادي محمد داي في سنة 1652 على مقربة من المرسى القديم في نفس الفترة التي تمّ فيها إقامة ضريح سيدي المسطاري.

وتزخر المدينة أيضا بالعديد من المساجد الأخرى كمساجد سيدي عتيق، وعبد الرحمان، والعطارين وسيدي بن عيسى...

ذلك هي بنزرت أرض الإسلام. فهذه المآذن المتجهة إلى السماء، انّما هي منارات ترشد بحارة البعيد إلى النتوءات البحريّة وإلى الميناء – الملجأ وتهدي من تأججت في قلوبهم المحبة، نور السماوات والأرض.

جامع المدينة، شيدّ في مدخل القلعة على الأرجح، في عهد «بنو الورد» (1053–1203) – 1910.



Mosquée de la M'dina (la Casbah), construite probablement sous les Benou-Ward (1053-1203). Elle est située à l'entrée de la citadelle, 1910.



جامع حي الأندلس، تم بناءه سنة 1510 ميلادي من قبل المسلمين اللذين احتضنتهم بنزرت بعد فرارهم من اسبانيا – 1912.

La mosquée de Houmt-Landalous, construite vers 1510 par les musulmans chassés d'Espagne, 1912.

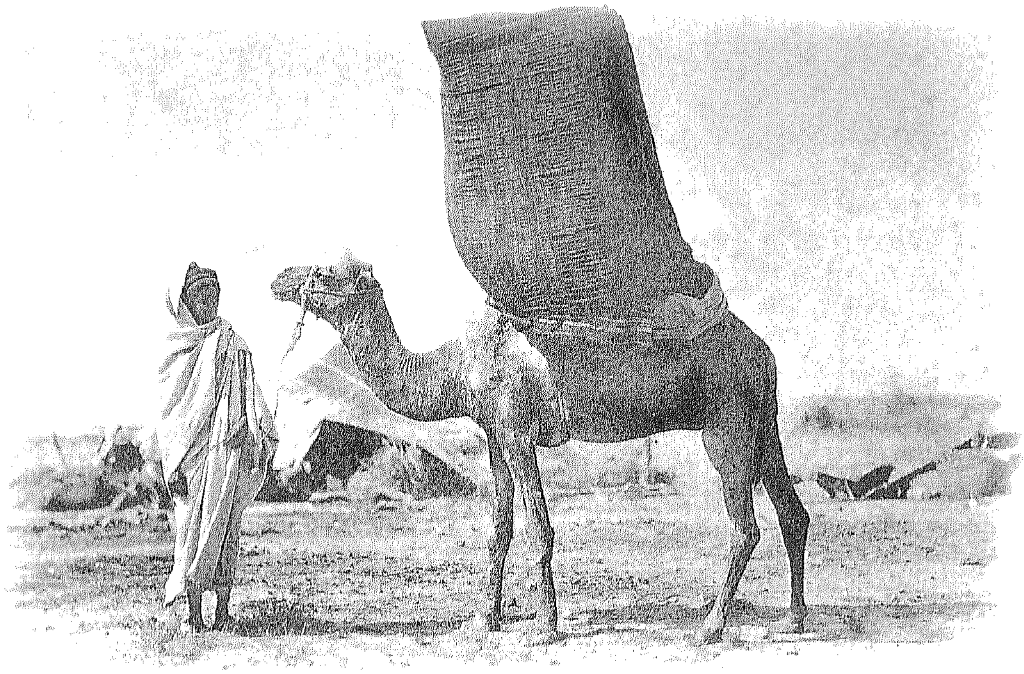
جامع الربع، يرجع بناءه على الأرجح إلى العهد الأغلبي (في بداية القرن التاسع قبل الميلاد) – 1915.

Mosquée du R'baâ, probablement construite à l'époque aghlabide (début du IXe siècle), 1915.



أرباض المدينة

هودج في منطقة ريفية مجاورة للمدينة – 1917.



ı palanquin dans une zone rurale des environs de la ville, 1917.

ΞXTRA-MUROS

Bizerte occupe une des plus admirables positions que puisse choisir un faiseur de villes. En plus de sa position stratégique, au confluent des bassins occidental et oriental de la Méditerranée et de la beauté enchanteresse de son vieux port, elle domine un arrière-pays fertile semé de villages où les habitants s'adonnaient aux travaux de la terre et à l'élevage. Ils savaient, également, extraire l'huile d'olive, fabriquer de la poterie, du lainage. Ennadour, Aïn-Damous, Sidi-Meslem, Sidi-Abdelwahad, Béchateur, Hicher, Teskrraya, Marnissa... participaient, ainsi, à l'approvisionnement de la cité en produits agricoles et artisanaux.

تنفرد بنزرت بموقع من أبدع المواقع التي يمكن أن يختارها مصمّم مدن.
فبالإضافة إلى موقعها الاستراتيجي في ملتقى الحوضين الغربي والشرقي للمتوسط وإلى الجمال الساحر لمرساها القديم، فإنّها تشرف من وراء أسوارها على مناطق خصبة انتشرت فيها عديد القرى يتعاطى أهلها الزراعة وتربية الماشية وجني الزيتون وصناعة الفخار والأغطية الصوفية. ومن أهمّ هذه القرى قرية الناظور وعين داموس، وسيدي مسلم، وسيدي عبد الواحد، وبشاطر، وهيشر، وتسكريا، ومرنيصا... وهي تساهم بقسط كبير في تمويل المدينة بالمواد الفلاحية ومحصولات المهن الحرفية.

سكان من المناطق المجاورة في بداية القرن – 1902.



Habitants de l'arrière-pays au début du siècle, 1902.

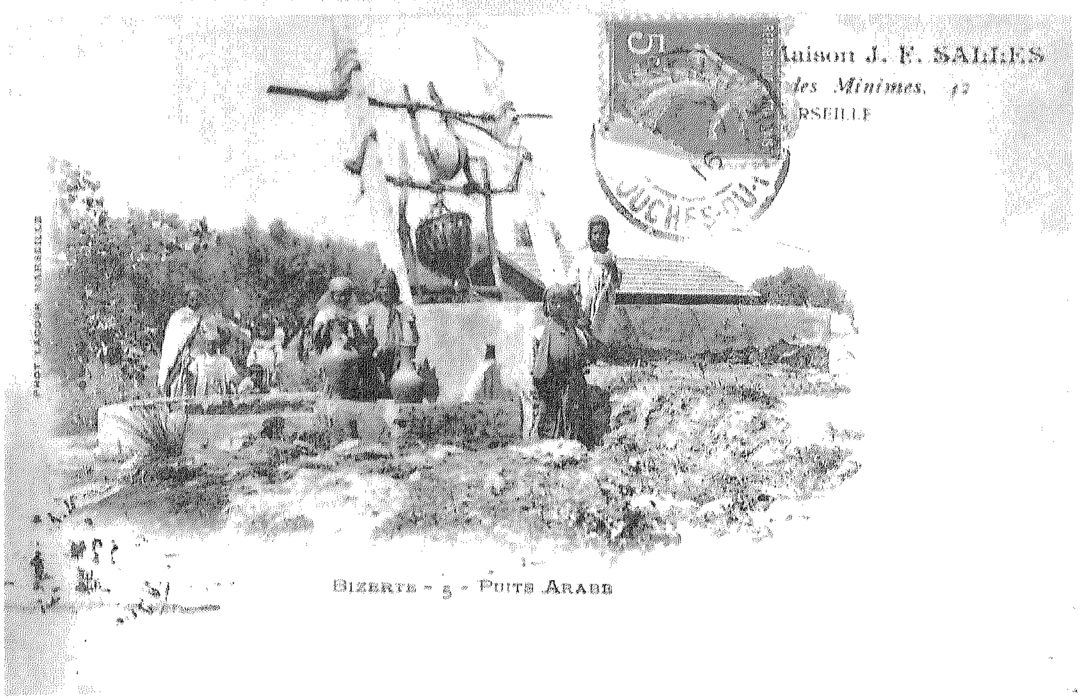


مساكن بدائية – 1902.

Habitation primaire, 1902.

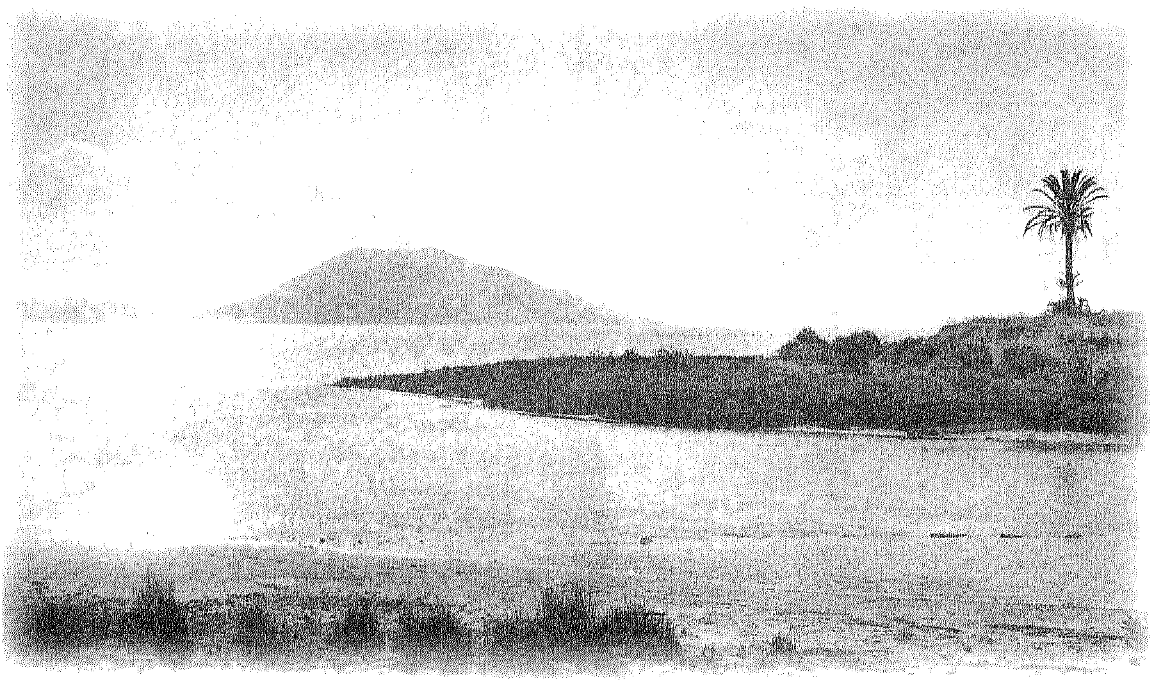
في المناطق المجاورة للمدينة – 1917.

Dans les environs immédiats de la ville, 1917.



على ضفاف القناة

مضيق البحيرة من جهة الشرم المسمى بصبرا – 1912.

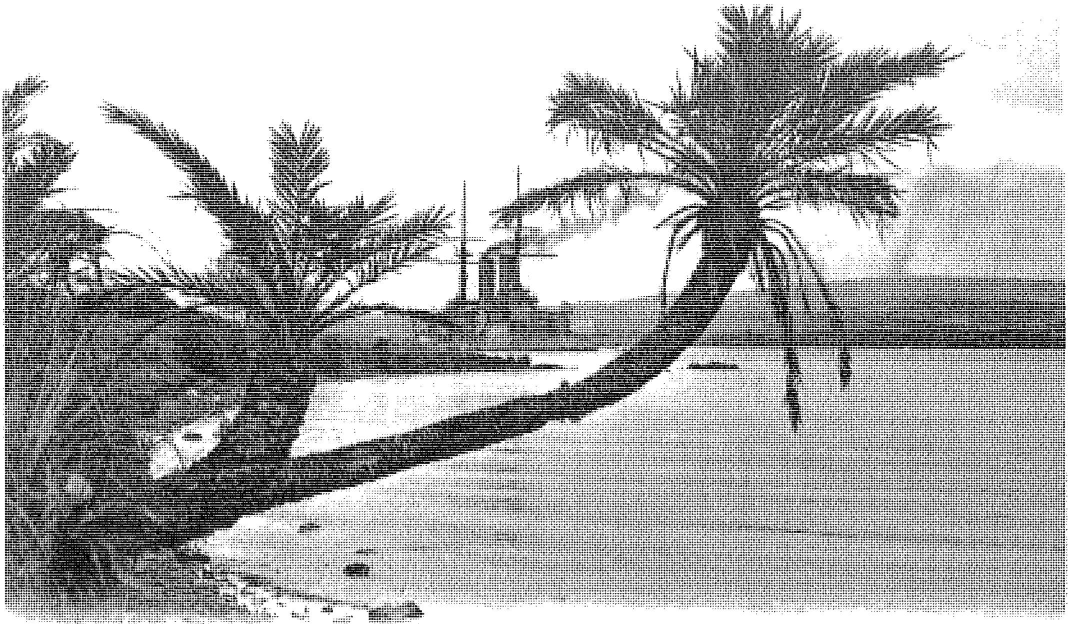


e goulet du lac, du côté de la baie de Sabra, 1912.

SUR LES BERGES DU CANAL

Dès le débarquement français dans le vieux port, le 1er mai 1881, le ministère de la Guerre conclut à la nécessité de créer, dans l'étendue de la rade de *Ben-Zert*, une base maritime la plus importante de la côte nord d'Afrique. On commença par creuser un canal long de deux kilomètres, d'une largeur de quatorze mètres, avec une profondeur de treize mètres, reliant directement la haute mer au goulet du lac ; ensuite, on entreprit l'édification sur son flanc droit d'un grand port de commerce, suivi sur la rive nord du goulet de l'implantation d'une impressionnante base militaire.
Les milliers de mètres cubes de déblais de ce bras de mer servirent à combler les lagunes s'étendant sur un kilomètre de largeur entre sa rive nord et les remparts de la vieille ville. Sur cet emplacement, on établit une ville à caractère européen. Pour traverser le nouveau bras d'eau, on installa, dès sa mise en service, un pont de bateau, puis, une année plus tard, une passerelle en fer – le pont transbordeur. On le remplaça, en 1904, par un bac à moteur, un tunnel routier sous le canal ayant été jugé comme une opération trop onéreuse.

منذ الإنزال العسكري الفرنسي بالمرسى القديم، يوم 1 ماي 1881، أقرت وزارة الحربية حتمية إقامة أكبر قاعدة بحريّة على ساحل شمال إفريقيا، في متسع بحيرة بنزرت. وخلال شهر سبتمبر 1891 بدأت أشغال حفر قناة ابتداء من المضيق في اتّجاه البحر تمتدّ على مسافة كيلومترين، عرضها أربعة عشر مترا، وعمقها ثلاثة عشر مترا، شيّد على جانبها الأيمن ميناء تجاري.
بينما أقيمت على الضفة الشمالية لمضيق البحيرة قاعدة حربيّة كانت من الأهميّة بمكان. وقد تمّ جرف آلاف الأمتار المكعبة من الغرين من قاع القناة، استخدمت في ردم البحيرات الممتدة على مسافة ألف متر من الشاطىء الشمالي للقناة في ردم البرك والمستنقعات خلف أسوار المدينة العتيقة. وأقيمت على هذه المساحات مدينة جديدة ذات طابع أوروبي. ولعبور القناة تمّ تركيب، بادئ ذي بدإ، جسر عائم يسير بقوّة البخار عوّض في السنة الموالية بجسر مرتفع، ثمّ ببطاح ذي محرك، باعتبار أن إقامة نفق تحت البحر تستوجب مصاريف باهضة.



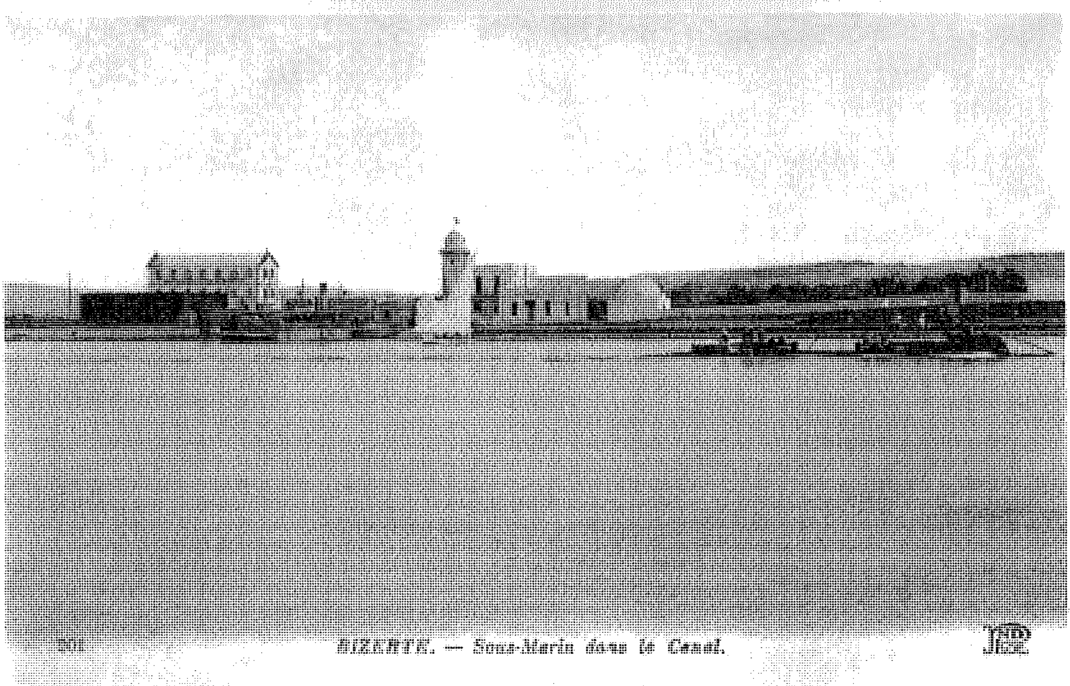
41 BIZERTE. — Dans le Lac. — LL

باخرة حربيّة تغادر البحيرة عبر المضيق في اتّجاه القناة – 1910.

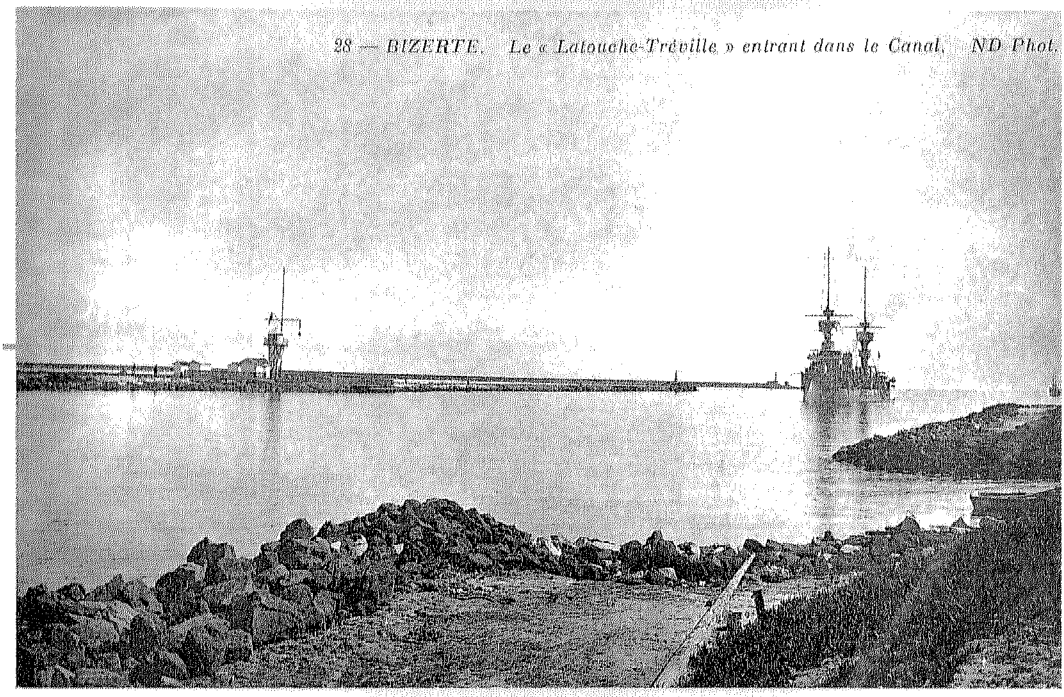
Navire de guerre quittant le lac vers le canal en traversant le goulet, 1910.

غواصة تجتاز القناة فوق الماء – 1923.

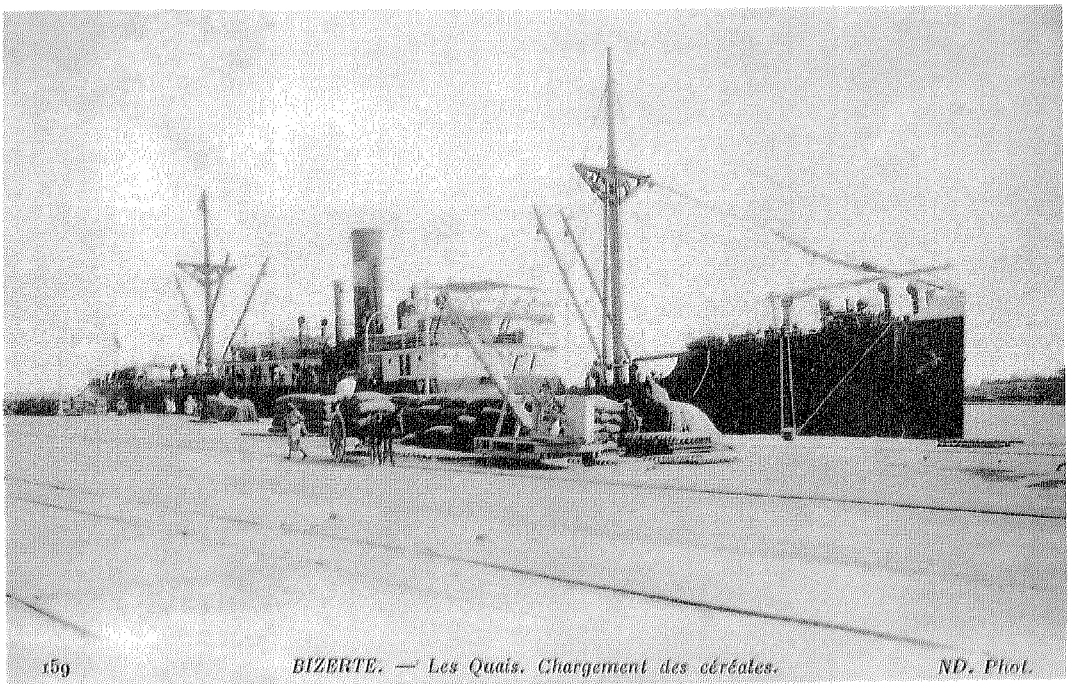
Sous-marin en surface traversant le canal, 1923.



.. ة تدخل الميناء – 1930.



Croiseur entrant dans le canal, 1930.

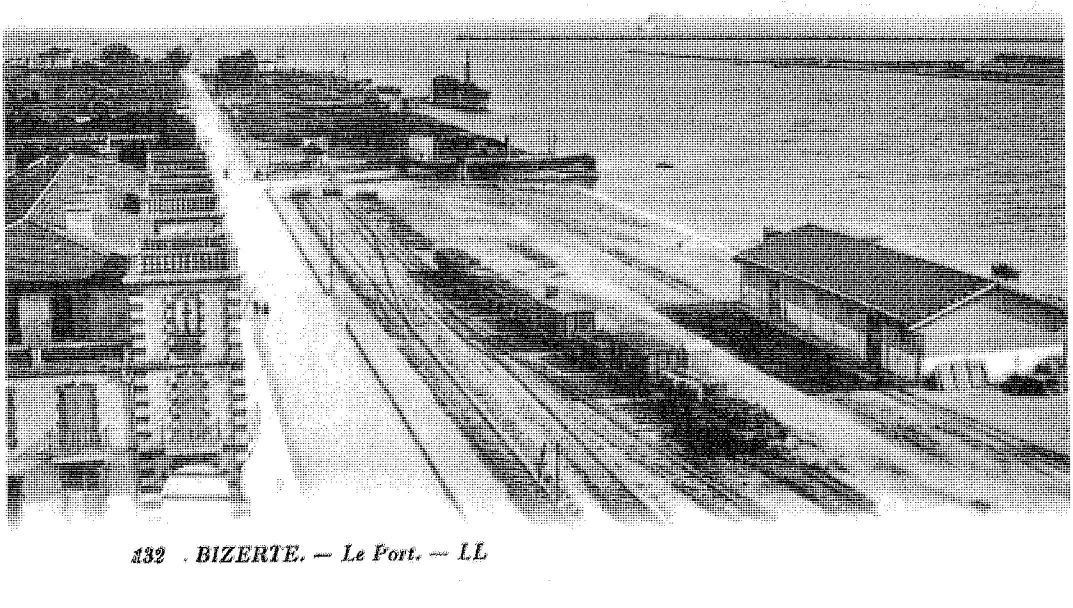


شحن كميات من الحبوب في الميناء التجاري – 1925.

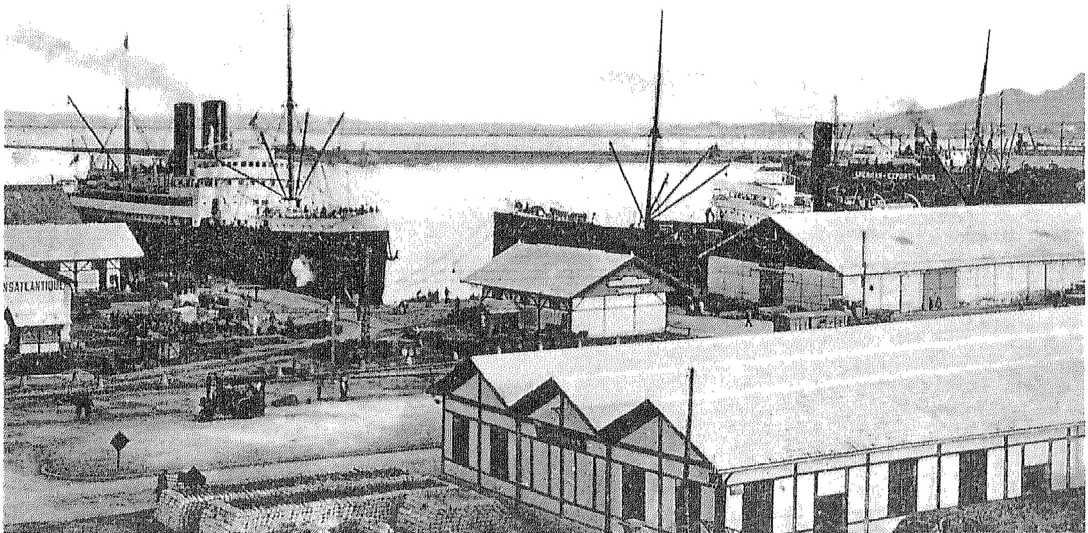
Chargement de céréales au port de commerce, 1925.

أرصفة الميناء التجاري من الجهة الغربية – 1925.

Les quais ouest du port de commerce, 1925.



132 . BIZERTE. — Le Port. — LL

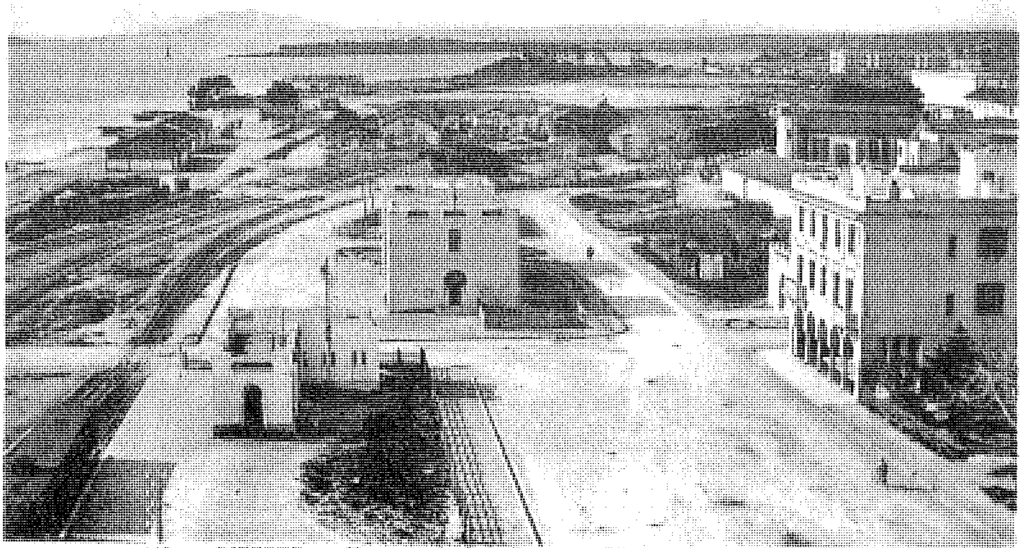


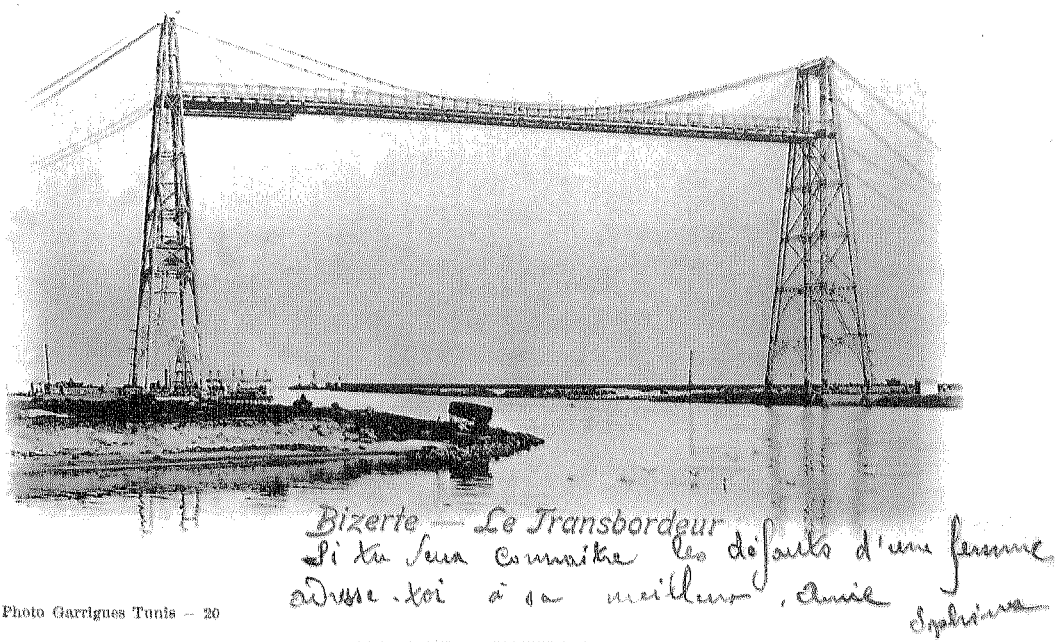
الجانب الداخلي للميناء التجاري – 1927.

Intérieur du port de commerce, 1927.

على اليسار أرصفة الميناء التجاري تشقها السكة الحديدية – 1930.

Sur la gauche, les quais du port de commerce traversés par la voie ferrée, 1930.



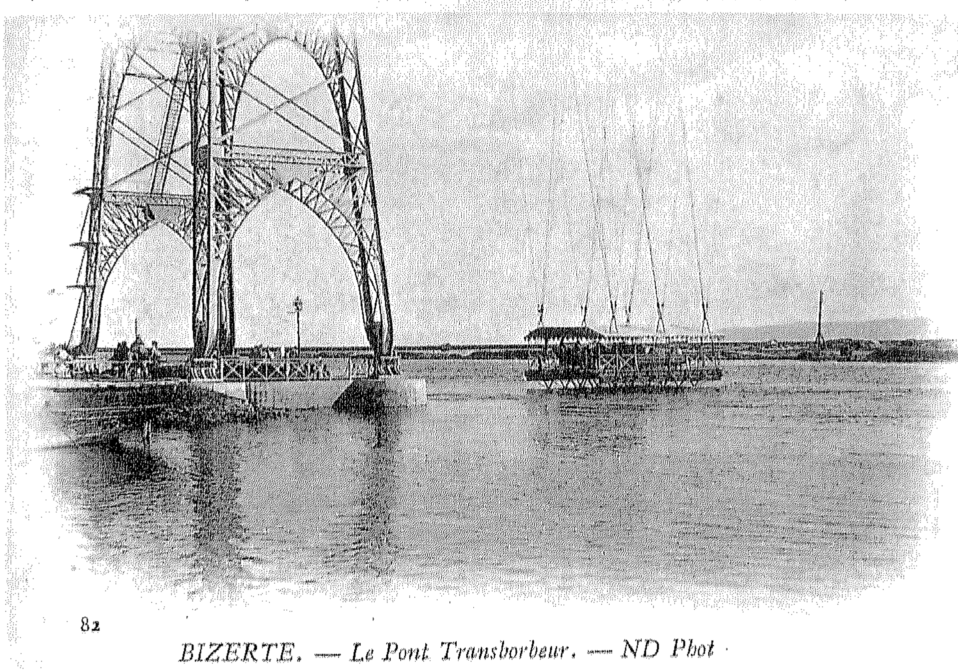


الجسر المرتفع، منظر عام – 1900.

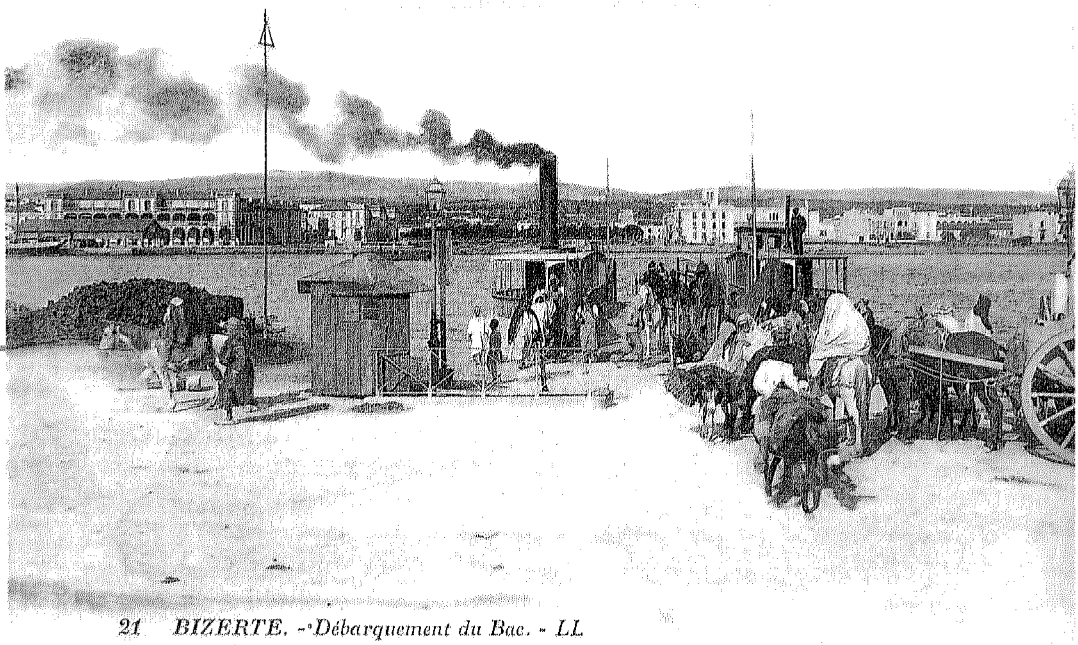
Le pont transbordeur, vue d'ensemble, 1900.

الجسر المرتفع المقام على القناة سنة 1894، تم تفكيكه سنة 1904 و تعويضه ببطاح ذي محرك.

Le pont transbordeur mis en place sur le canal en 1894. Il fut démonté en 1904 pour être remplacé par un bac à moteur.



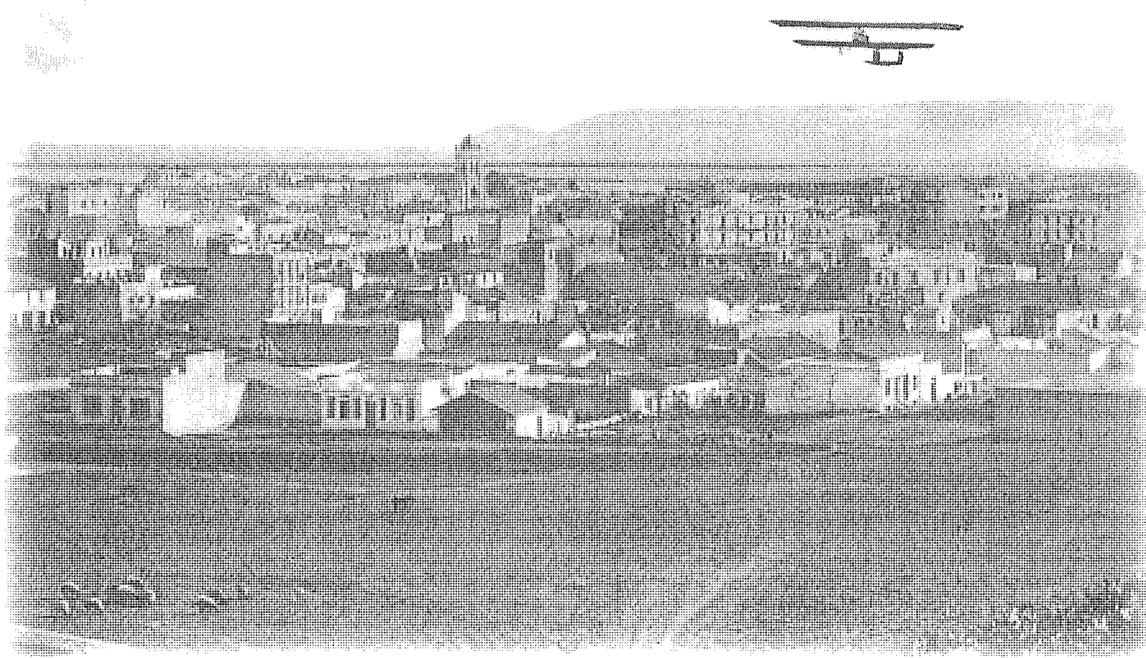
لبطاح ذو المحرك المجرور بسلاسل عائمة، سنة 1908، في عملية انزال بجرزونة.



Le bac à moteur à chaîne immergée en 1908 en débarquement à Zarzouna.

بنزرت، المدينة الجديدة

منظر عام للمدينة الجديدة، التي شيدّت على المساحات البحرية التي تمّ ردمها بعد حفر القناة – 1925.



Vue générale de la nouvelle ville, construite sur les remblais du canal, 1925.

BIZERTE, LA NOUVELLE VILLE

Avec ses édifices monumentaux, la ville nouvelle impose rapidement les attributs de la présence étrangère : le contrôle civil, le consulat de France, le cercle militaire, l'Hôtel de Ville – siège d'un conseil municipal formé d'édiles en majorité de nationalité française. On positionne, également, les infrastructures qu'impose le développement accéléré de l'agglomération : la poste, la gare, le marché central, les entrepôts du port commercial, l'éclairage public, le réseau d'eau potable ainsi qu'un système fermé d'égouts bien calibrés.

En une dizaine d'année – 1897-1907 – la ville affirme son caractère distinctif obéissant à des normes urbanistiques de type occidental, sans tenir compte du caractère typiquement arabo-musulman de la cité.

Avec le développement du port commercial et la présence d'un contingent important de militaires français et de leurs familles, divers hôtels ont vu le jour dans les quartiers européens de la ville. Ainsi est apparu le souci de la population européenne de la ville d'affirmer son image et ses traditions, souci particulièrement fort aux premiers temps du Protectorat ; ce n'est que dans l'entre-deux-guerres que l'architecture des bâtiments a enregistré des changements dans le style de construction, adoptant une allure qui tient compte de l'esthétique et de l'élégance de l'art architectural arabo-musulman tout en demeurant d'inspiration fondamentalement européenne.

فرضت المدينة الجديدة، سريعا، ببناءاتها الضخمة خاصيات الحضور الأجنبي : المراقبة المدنية، قنصلية فرنسا، نادي الضباط أو النادي العسكري، قصر المجلس البلدي المكون من أعضاء يحمل أغلبهم الجنسية الفرنسية. كما تمّ إقامة المنشآت التي فرضها التطور السريع للمدينة، كمصلحة البريد، ومصلحة الأرتال والسوق المركزية، ومخازن الميناء التجاري وكذلك شبكة التنوير العمومي والماء الصالح للشراب ومجاري المياه المستعملة.

ففي ظرف عشرة سنوات (1897–1907) أثبتت المدينة طابعها المميّز، باعتبار النمط المعماري الذي تمّ إقراره والذي كان يخضع في البداية إلى معايير هندسية ذات طراز أوروبي بدون أي اعتبار لسمات المدينة العربية الإسلامية الأصلية.

وبنموّ الميناء التجاري وكثافة نشاطه وبتواجد وحدات هامّة من الجنود الفرنسيين وعائلاتهم، تمّ تركيز العديد من النزل في الأحياء الأوروبية بالمدينة.

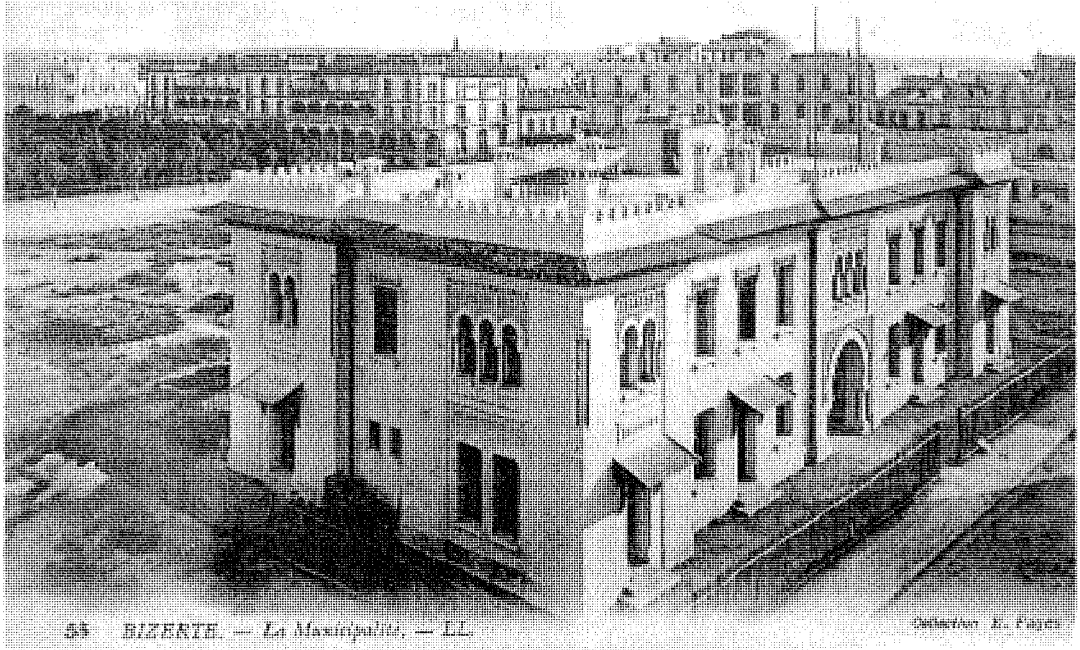
ومن هنا يتبيّن حرص السكان الأوروبيون على إثبات أسلوب عيشهم وتقاليدهم. وقد بلغ هذا الحرص أوجه في الفترة الأولى من انتصاب الحماية.

غير أنّ دلائل تحوّلات في هندسة المباني ومعمارها، تستلهم مكوناتها من جمالية وهالة الفن المعماري العربي الإسلامي بدأت تظهر فيما بين الحربين العالميتين، بالرغم من أنّ خصوصيات البناء بقيت تستوحي أصولها من أشكال التعمير ذات الصبغة الأوروبية البحتة.

مقر مصلحة البريد و التلغراف بنهج الجزائر – 1901.



Le siège des postes et télégraphes à la rue d'Algérie, 1901.



المقر الأول للبلدية في بداية القرن – 1907.

Le premier siège de la Municipalité au début du siècle, 1907.

الحديقة العمومية، في الوسط النصب التذكاري ماسيكو، الذي حطم أثناء الحرب العالمية الثانية – 1911.

Le jardin public, au centre : le monument Massicault détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, 1911.



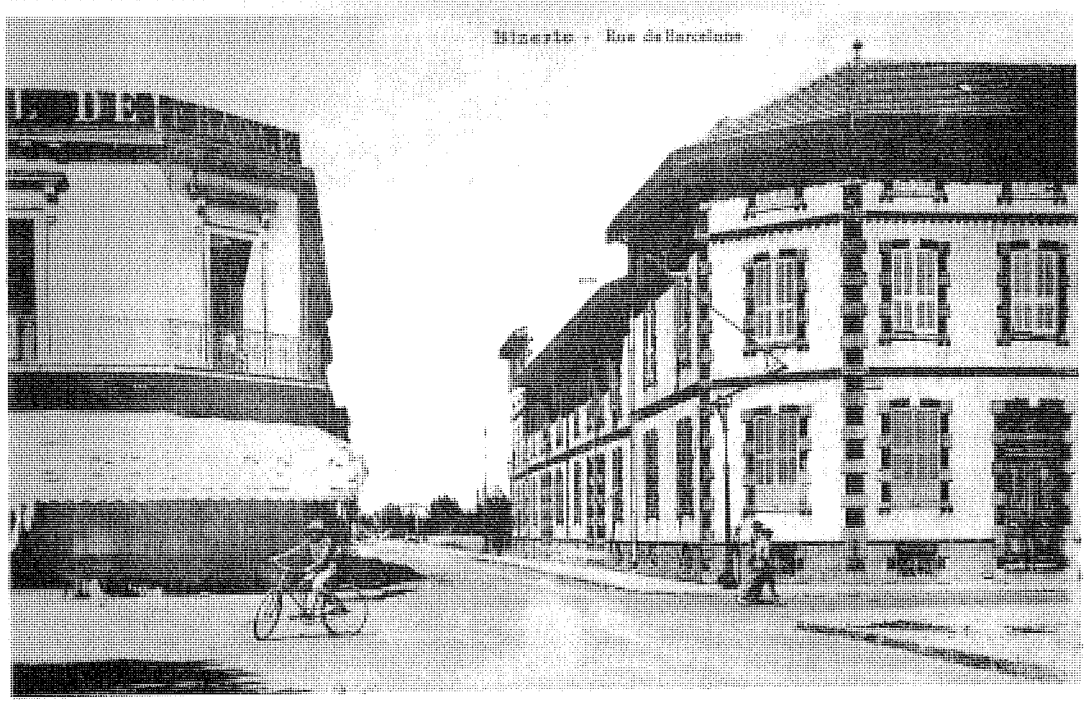


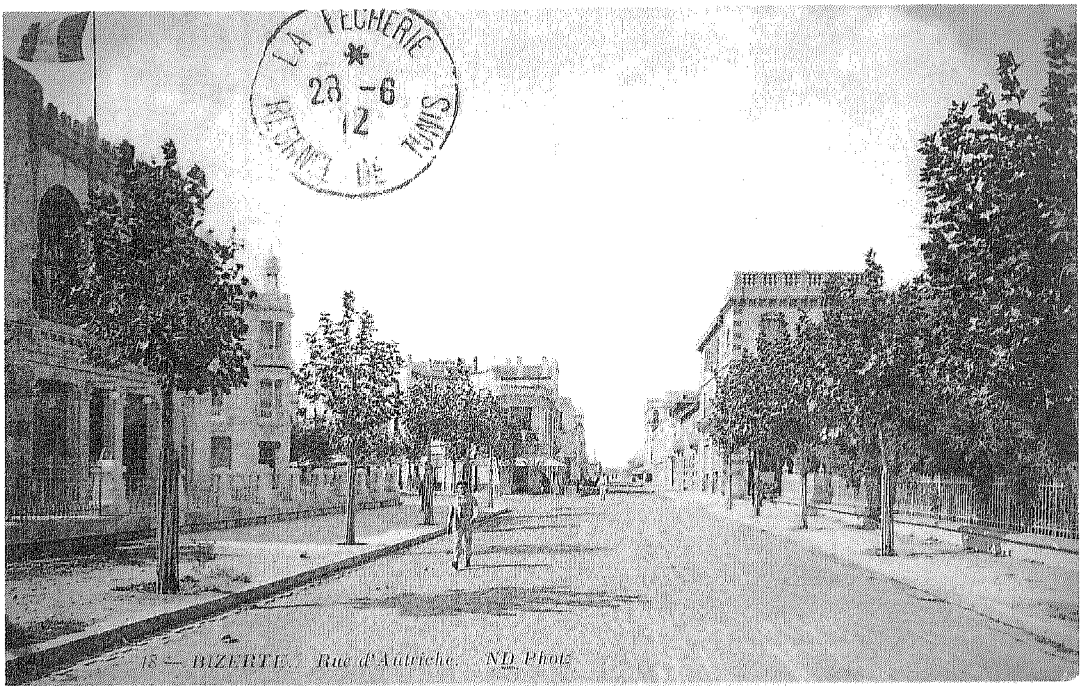
نهج اسبانية الشارع التجاري بوسط المدينة – 1908

Rue d'Espagne, artère commerçante du centre ville, 1908

نهج «برشلونة» ويظهر على اليسار نزل فرنسا وكانت تقصده بكثرة الجالية الأوروبية – 1912

Rue de Barcelone avec l'Hôtel de France, très fréquenté par la colonie européenne, 1912.





نهج النمسا، وعلى اليسار مقر قنصلية فرنسا – 1912.

Rue d'Autriche, à gauche le siège du consulat de France, 1912.

الشارع الكبير أو شارع الجزائر بواجهاته الضخمة – 1908.

La Grande Rue ou rue d'Algérie avec ses façaces monumentales, 1908.





شارع الجزائر ومن ورائه المدينة العتيقة – 1915.

Avenue d'Algérie ouvrant largement sur la vieille ville limitrophe, 1915.

شارع الجزائر، بناءات ضخمة تؤكد بداية حضور نظام الحماية – 1915.

Avenue d'Algérie, constructions imposantes qui attestent le début du Protectorat, 1915.





نهج الجزائر، من اليمين، عربات أجرة ذات طابع قديم، وهي وسيلة نقل حضري كثيرة الانتشار – 1917

Avenue d'Algérie, sur le côté droit des fiacres d'époque, moyen de transport urbain très développé, 1917.

نهج الجزائر هو أيضا شارع ذو حيوية كبيرة على جانبيه نزل فخمة ومطاعم... – 1917

Avenue d'Algérie, c'est aussi une artère de grande animation où se côtoyaient hôtels de standing, restaurants, etc., 1917.



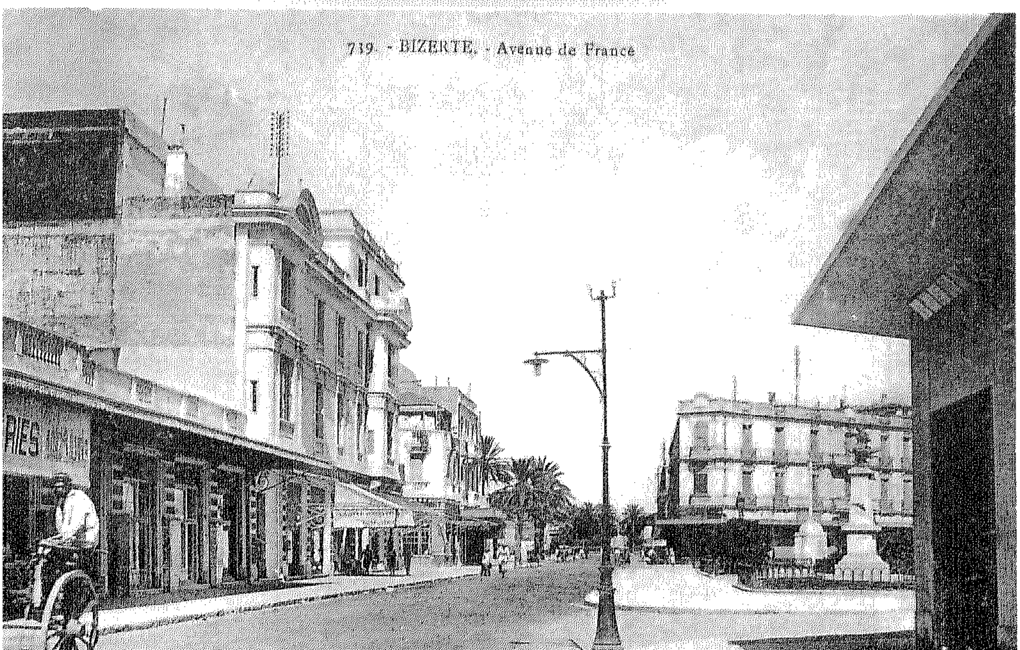


شارع فرنسا في قلب المدينة – 1915.

enue de France, en plein centre de la nouvelle ville, 1915.

عمارات في شارع فرنسا – 1920.

eubles à l'avenue de France, 1920.



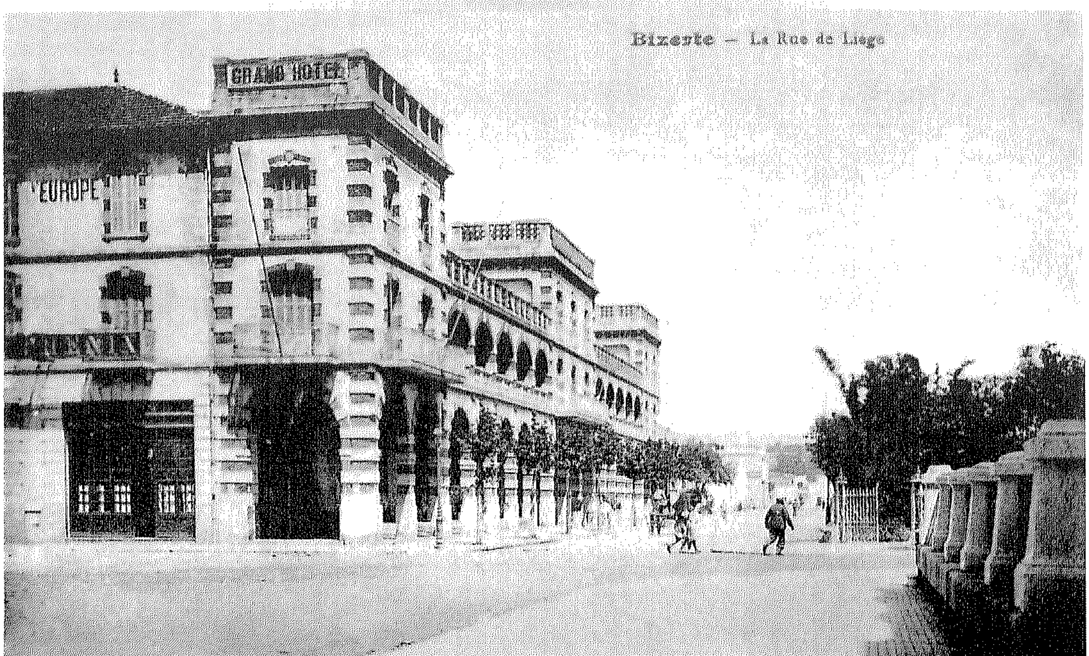


نهج «أثينا» بطابعه السكني وهو في نفس الوقت ملتقى لأنشطة الخدمات – 1915.

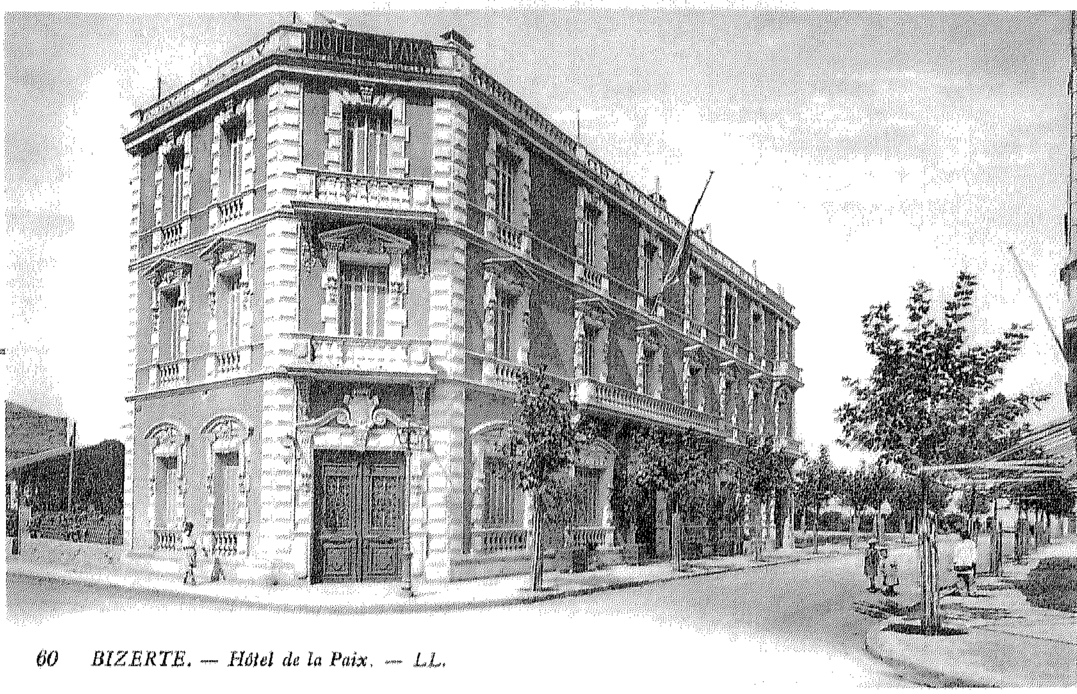
Rue d'Athènes, tout autant à caractère résidentiel que carrefour d'activités de services, 1915.

نهج «لياج» وهو يؤدّي إلى ساحة أوروبا – 1918.

La rue de Liège ouvrant sur la place d'Europe, 1918.



نزل «السلام» وهو من أحسن نزل المدينة الأوروبية – 1915.



Hôtel de la Paix, un des meilleurs hôtels de la ville européenne, 1915.

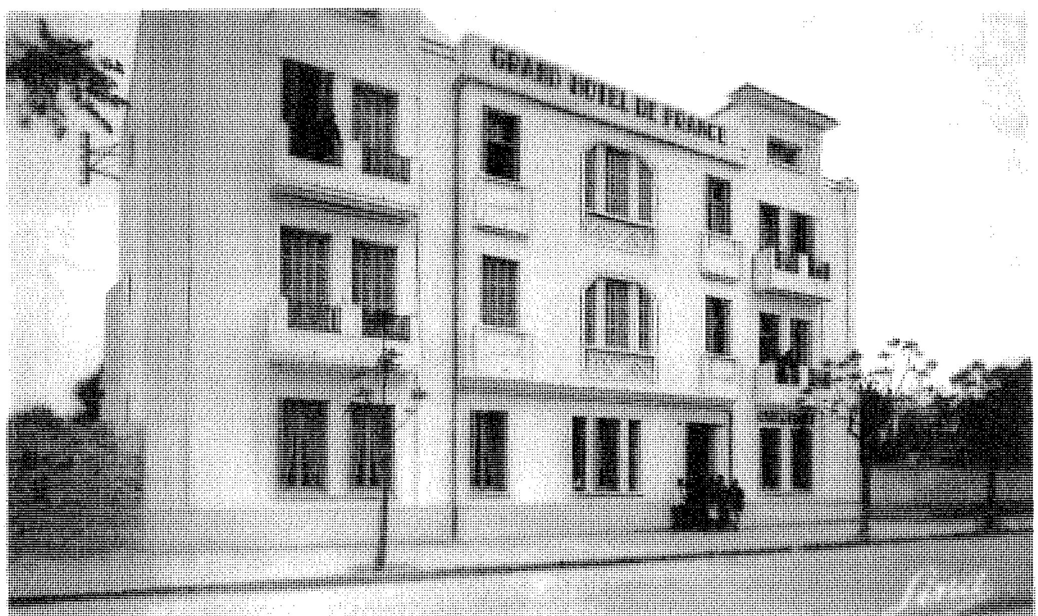


النزل الكبير – في الطابق الأرضي المقهى الأنيق للمدينة أو «الكافي ريش» 1915.

Le Grand Hôtel, au rez-de-chaussée, le café chic de la ville : le Café Riche, 1915.

نزل فرنسا الكبير وهو نزل من مستوى رفيع شيّد بعد الحرب العالمية الثانية.

Le Grand Hôtel de France, hôtel de standing construit après la Deuxième Guerre mondiale.

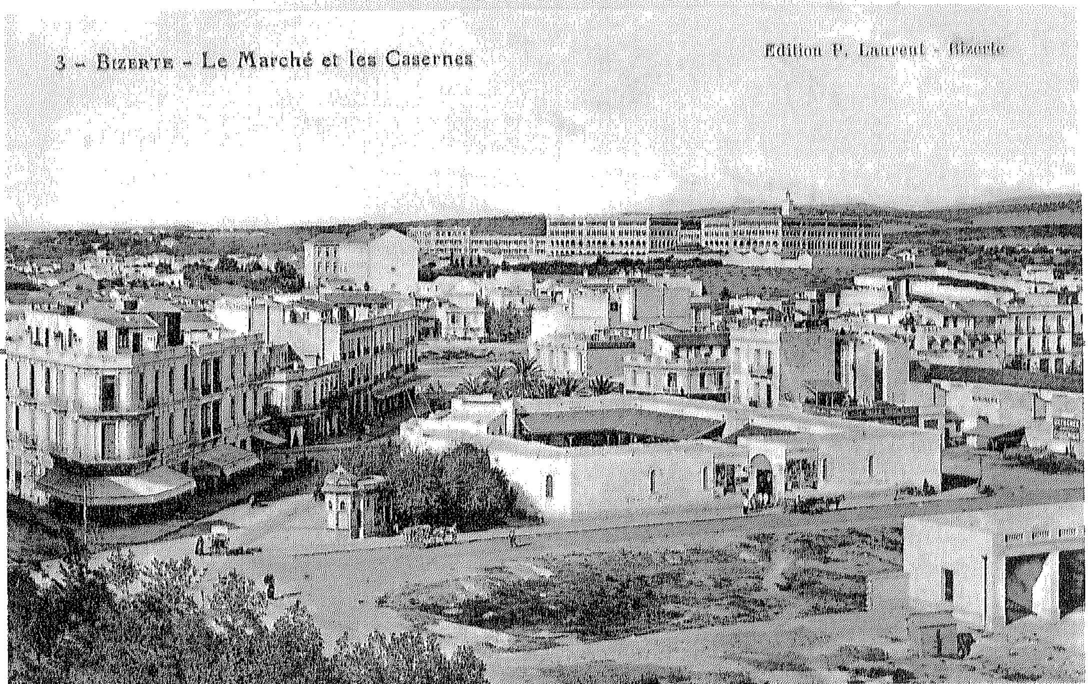


مشهد لجهة من وسط المدينة الأوروبية تم التقاطه من أعلى الكنيسة – 1920.

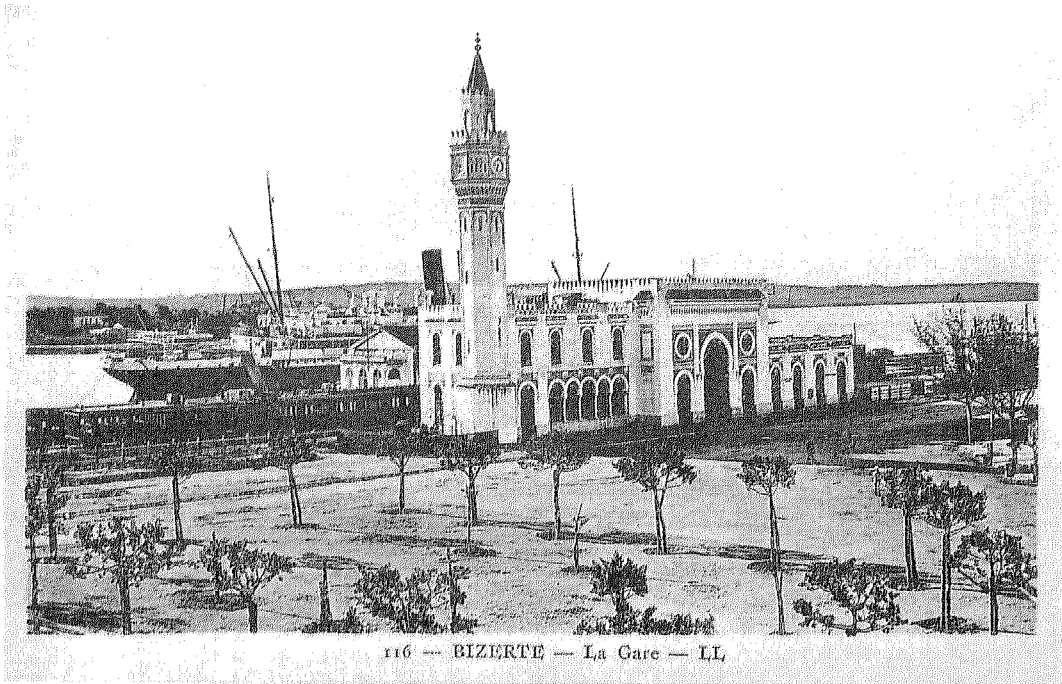


Vue d'une partie du centre de la ville européenne et de l'entrée du lac prise du haut de la cathédrale, 1920.

السوق المركزي وفي المؤخرة الفضاء الذي أقيمت فيه مجموعة من الثكنات ومنها ثكنة الرماة – 1925.



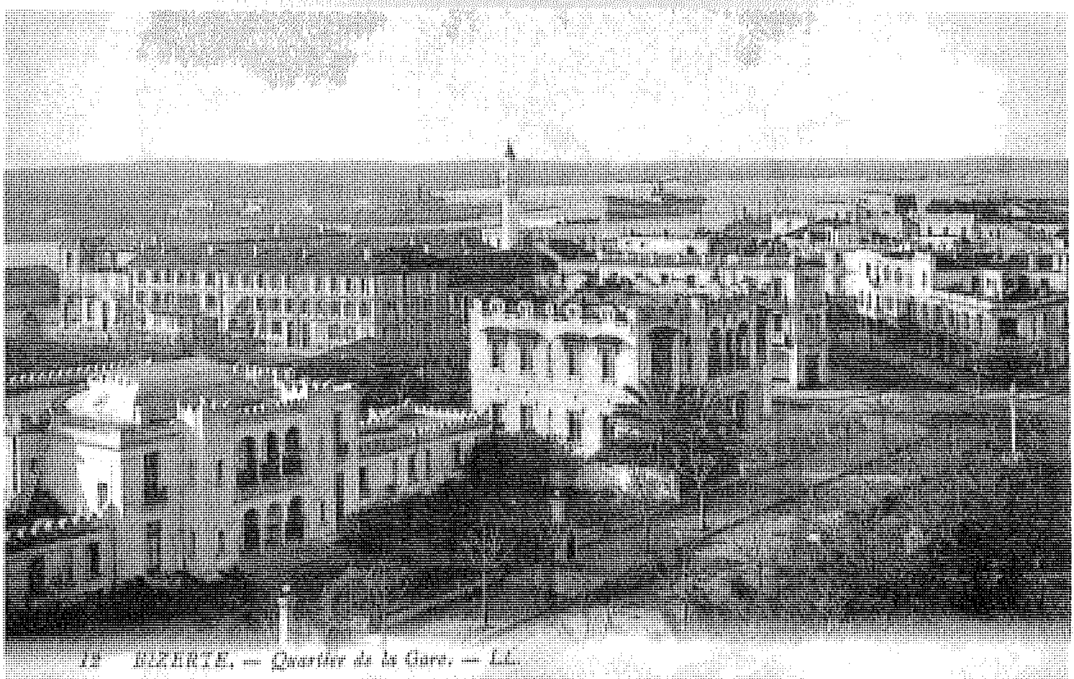
Le marché central, en arrière-plan l'espace groupant les casernes dont celle des tirailleurs, 1925.



La gare en 1930, démolie au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Un nouvel édifice, de moindre importance, construit près du goulet, devait la remplacer dans les années cinquante.

ساحة أوروبا المجاورة لحي المحطة وفي المؤخرة مدخل البحيرة – 1930.

La place d'Europe contiguë au quartier de la Gare et au fond l'entrée du lac, 1930.



BIZERTE. — Cercle Militaire et Quartier de la Gare.

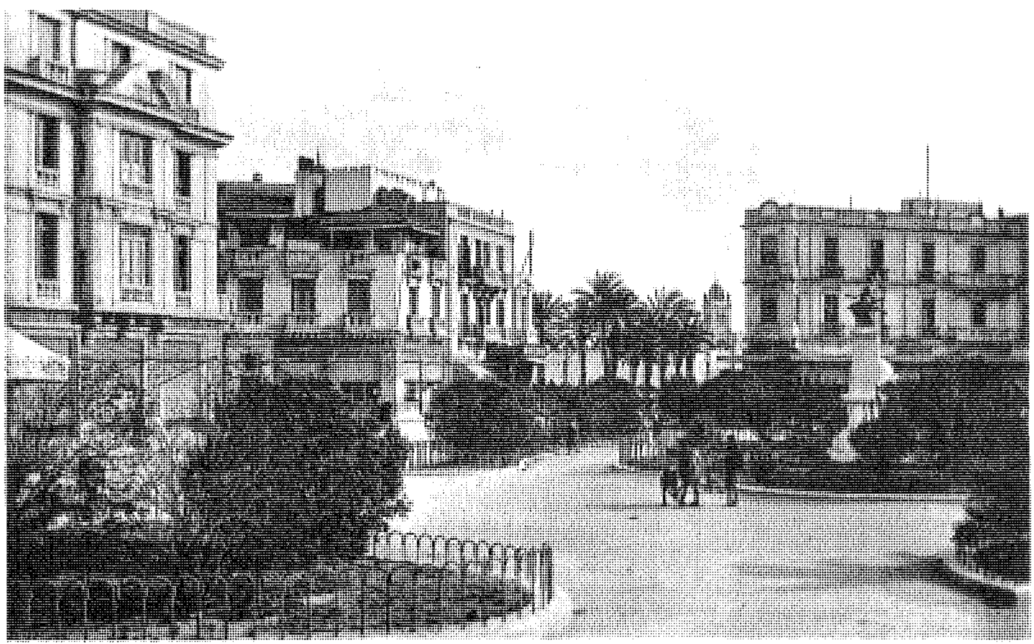


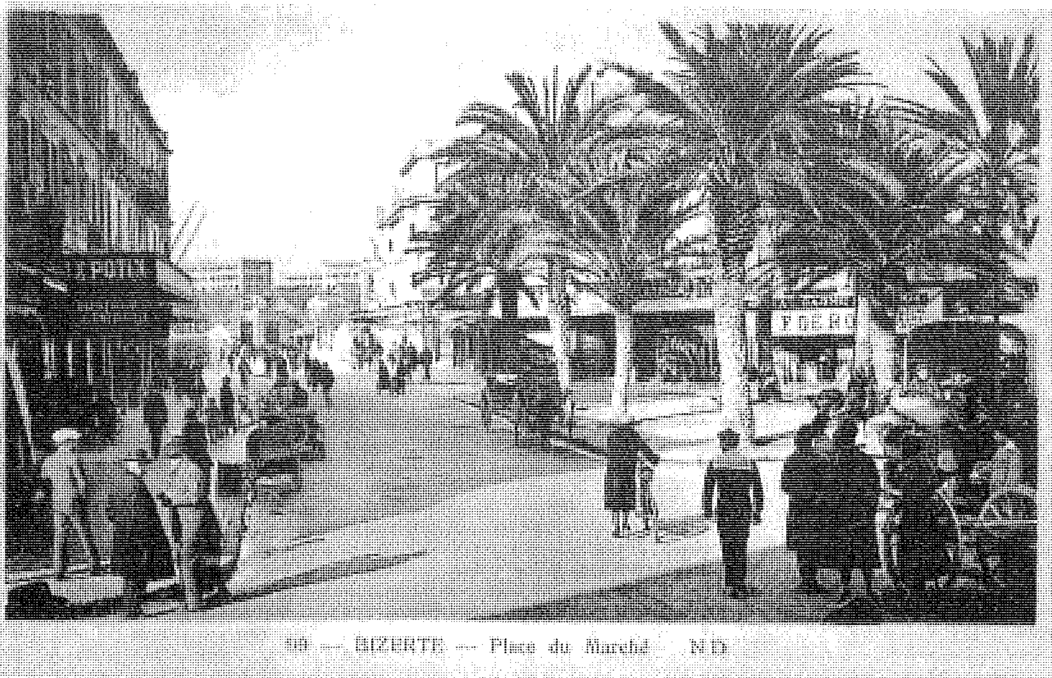
في المقام الأول، النادي العسكري أو نادي الضباط، وقد هدم خلال الحرب العالمية الثانية ولم يعد بناؤه و على اليمين مقر شركة «هرسان» – 1930.

Au premier plan, le cercle militaire ou des officiers, démoli au cours de la Deuxième Guerre mondiale, à droite le siège de la Compagnie Hersant, 1930.

ساحة «رولون قاروس» التي سميت فيما بعد بساحة الكابتان «مادون» وهو الضابط الفرنسي الذي حُطِّمت طائرته في هذا المكان من قبل الألمان – 1930.

Place Roland Garros, devenue place du Capitaine Madon, du nom de l'officier français dont l'avion fut abattu à cet endroit par les Allemands, 1930.



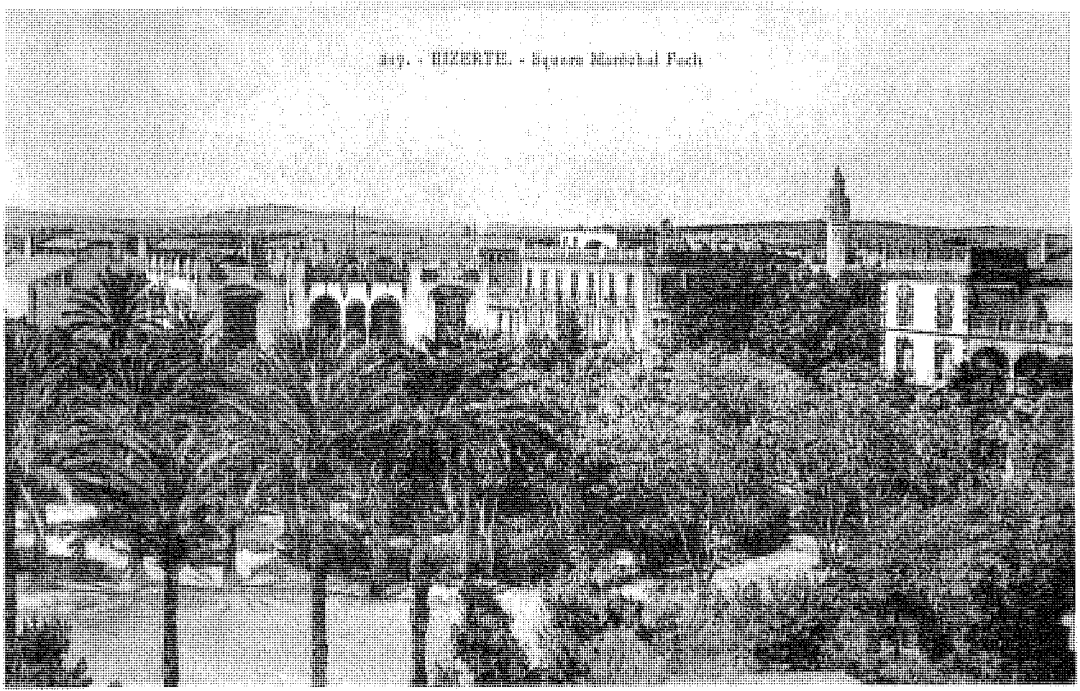


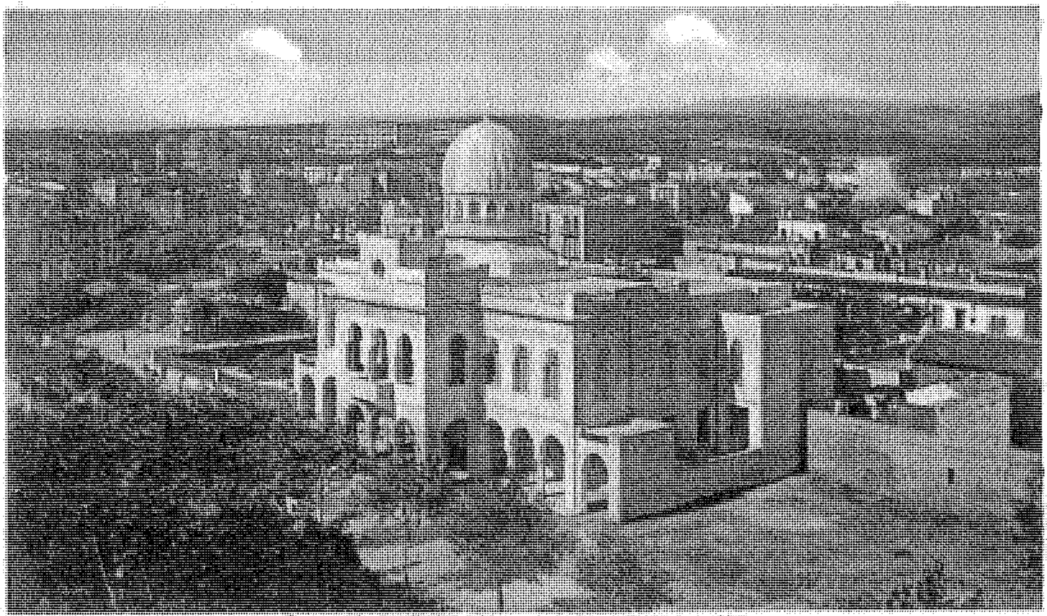
ساحة السوق المركزي أو ساحة النخيل في اتجاه شارع فرنسا – 1930

Place du marché central ou place des palmiers en direction de l'avenue de France, 1930.

حديقة «الماريشال فوش»، وقد حطم جانب كبير منها أثناء الحرب العالمية الثانية – 1930

Square du Maréchal Foch détruit en partie pendant la Seconde Guerre mondiale, 1930.





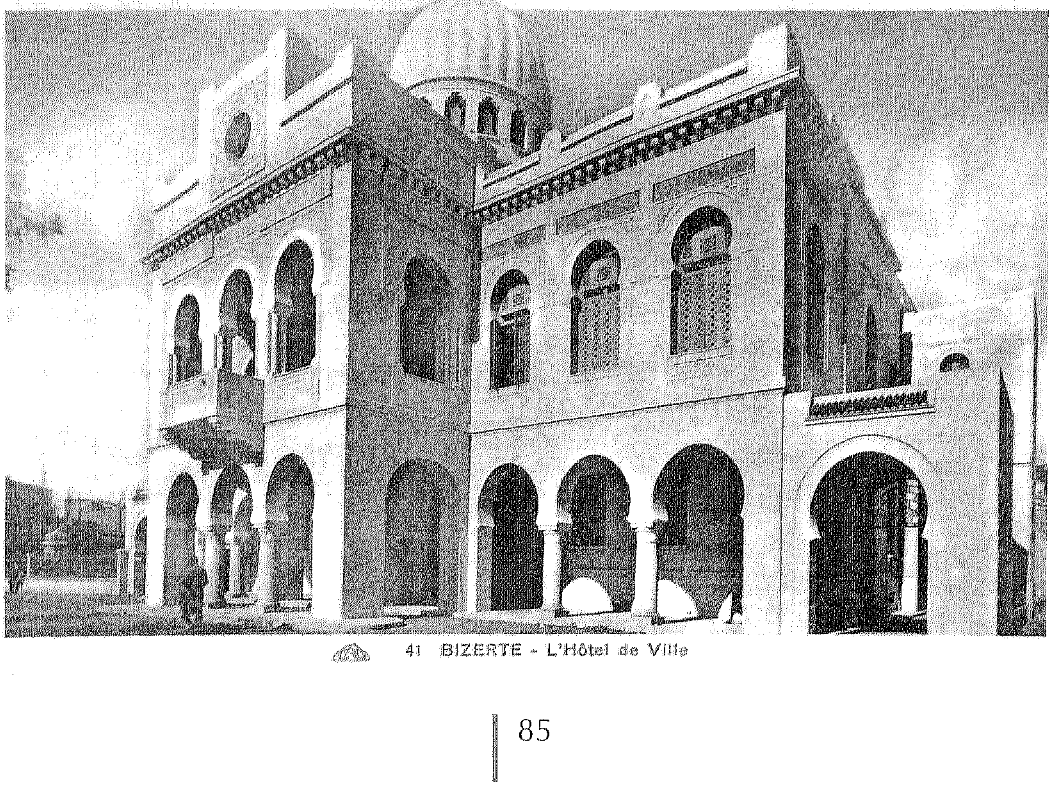
15 BIZERTE – Vue générale et l'Hôtel de Ville

القصر الجديد للبلدية، وقد شيد على أنقاض أول مقر لها بعد أن تمّ هدمه باعتباره لم يعد يفي بالحاجة – 1932.

L'Hôtel de Ville, construit au lieu et place du siège de la première municipalité après sa démolition pour exiguïté, 1932.

قصر البلدية حطّم جزء كبير منه أثناء الحرب العالمية الثانية وقد أعيد بناءه في الخمسينات – 1932.

L'Hôtel de Ville, en grande partie détruit pendant la Deuxième Guerre mondiale. Il fut reconstruit dans les années cinquante, 1932.



41 BIZERTE - L'Hôtel de Ville

على أعقاب القديس «سان اوقستين»

قبة الكنيسة المشرفة على الحديقة العمومية – 1911.



Le dôme de la cathédrale dominant le jardin public, 1911.

SUR LES TRACES DE SAINT-AUGUSTIN

C'est vers 250 que le premier évêque catholique s'installa dans la cité. Il s'appelait Pétros. En 411, Saint-Augustin, évêque d'*Hippone* (actuelle Annaba) vint en personne et à plusieurs reprises prêcher dans l'une des trois basiliques de la cité, en l'occurrence Florontina, Marguerita et Cardaréta, pour combattre le schisme donatiste. En 1891, le Protectorat français décida de construire une imposante cathédrale dans la nouvelle ville en face du jardin Massicault. En 1892, le pape conféra le titre d'évêque de la cathédrale à un abbé de citoyenneté française, résidant à Tunis.

كان أوّل أسقف ظهر بهيبو القديمة هو المطران بطرس في سنة 250 ميلادي. وفي سنة 411 اتّخذ القديس أوغيسطين (وهو راهب «عنابة») من إحدى كنائس المدينة منبرا لتصدي للانشقاق الدوناتستي وكانت هناك ثلاث كنائس تركت اسمها محفورا في تاريخ هيبو، هي فلورنتينا ومارغريتا، وكرادراتا. وفي سنة 1891 قررت سلط الحماية الفرنسية بناء كنيسة ضخمة في المدينة الجديدة أمام ساحة «ماسيكوا». وقد منح البابا سنة 1892 رتبة قديس لهذه الكنيسة، إلى قس من الفرنسيين المقيمين بتونس.



الكنيسة كما تم اقامتها في بداية القرن، حطمت أثناء الحرب العالمية الثانية ثم أعيد بناءها في الخمسينات – 1904.

La cathédrale, telle que construite au début du siècle, elle fut détruite au cours de la Deuxième Guerre mondiale et reconstruite dans les années cinquante, 1904.

حي الكنيسة، أمام الحديقة العمومية – 1912.

Le quartier de la cathédrale en face du jardin public, 1912.



الكنيسة، منظر جانبي – ١٩١١.



La cathédrale, vue latérale, 1911.

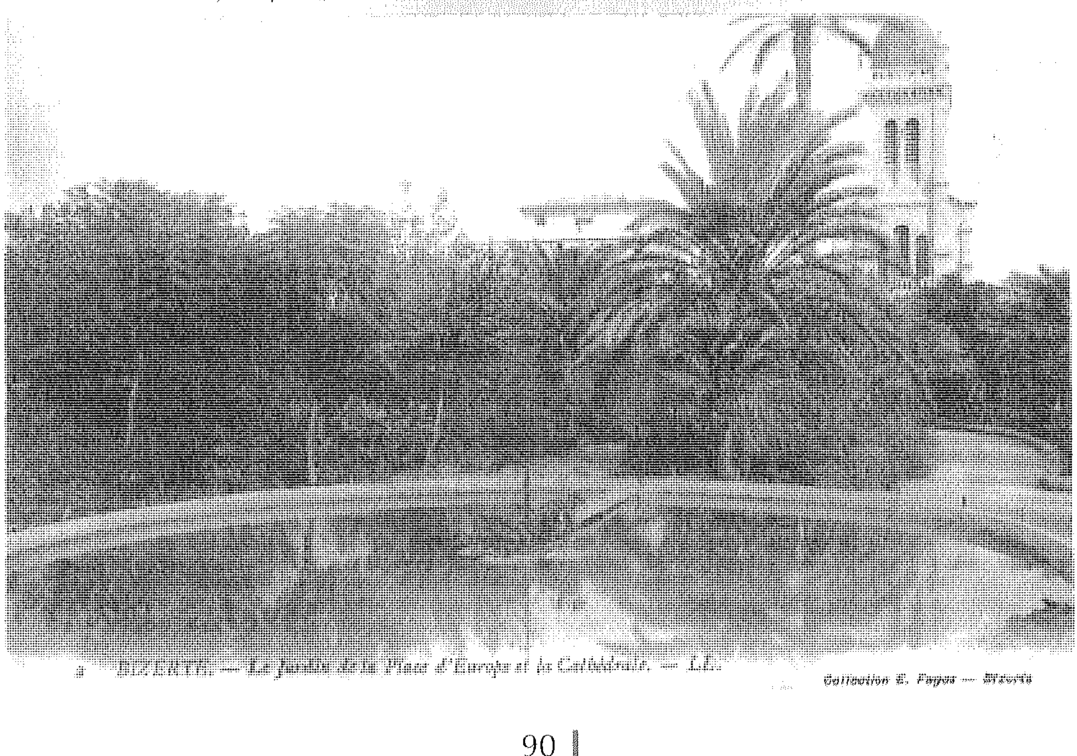


الكنيسة من الواجهة – 1912.

La cathédrale, vue de face, 1912.

الكنيسة من وراء الحديقة العمومية – 1912.

La cathédrale derrière le jardin public, 1912.





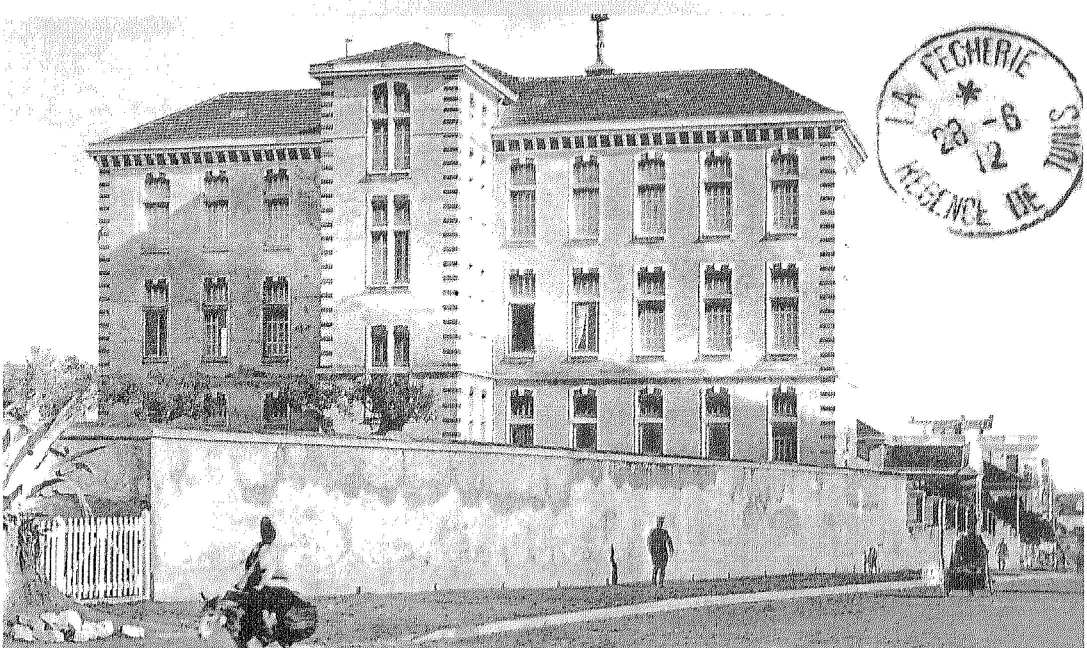
32 BIZERTE. — *École laïque de Jeunes Filles.* — LL.

المدرسة «اللايكية» للفتيات التي فتحت أبوابها منذ الأيام الأولى من انتصاب الحماية، حطّمت أثناء الحرب العالمية الثانية – 1912.

Ecole laïque de jeunes filles, ouverte depuis les premiers jours du Protectorat, détruite au cours de la Deuxième Guerre mondiale, 1912.

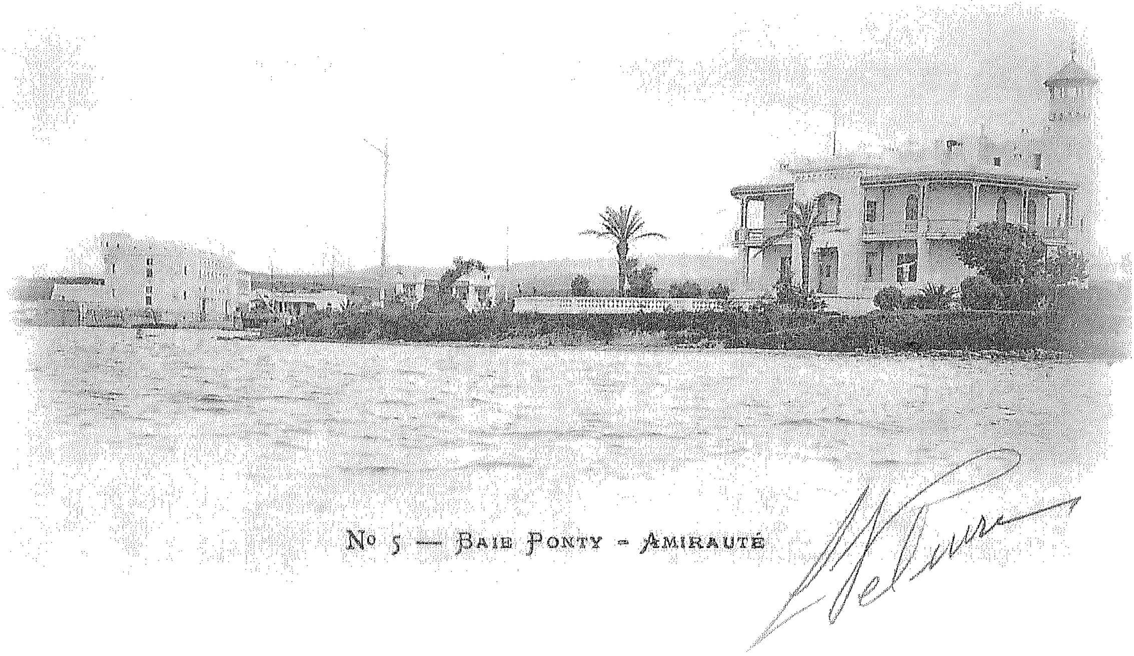
الإقامة الداخلية لمدرسة الأخوات «نتر دام دي سيون» في حي «بوجوفيل» بالمدينة الأوروبية – 1912.

Pensionnat des sœurs de Notre Dame de Sion, dans le quartier de Bijouville, 1912.



القاعدة الحربية الفرنسية

مقر القيادة البحرية على الضفة الجنوبية للبحيرة – 1912.



Le siège de l'Amirauté sur la berge sud du lac, 1912.

La base militaire française

L'effectif des troupes françaises, qui débarqua dans la ville de Bizerte le 1er mai 1881, se composait de six mille soldats, qui prirent possession du fort espagnol, du fort de Sidi-Salem, des citadelles de la Casbah et de la K'siba et qui s'installèrent dans des campements aux alentours.

Avec le creusement du canal en 1894 et la présence d'une escadre permanente de plusieurs vaisseaux de la marine dans la nouvelle base aéronavale, on édifia dans les zones sensibles de la ville plusieurs casernes, dont celles des tirailleurs, de l'artillerie, des zouaves, du génie, de l'intendance des zouaves.

Le plan des forces d'occupation consistait à transformer le lac de Bizerte en une base de mouillage d'une grande escadre dotée de moyens de défenses adéquats.

On comptait à l'achèvement du complexe maritime de Bizerte, huit cents mètres de quais à neuf mètres de tirant d'eau et des installations militaires spécialisées, protégées par deux jetées et un brise-lames en eaux profondes à quatre cents mètres de distance.

غرة ماي 1881 أنزلت المدمرات الفرنسية
ي ستة آلاف جندي لاحتلال مدينة بنزرت،
ركّزت بأسلحتها وعتادها بالحصن الإسباني
حصن سيدي سالم وبقلعتي القصبة
القصيبة وفي معسكرات استقرت في
ضواحي. وبعد انتصاب أسطول بحري داخل
قاعدة البحريّة الجديدة يتألف من عدّة بوارج
حربيّة عبرت القناة التي تمّ حفرها سنة 1894،
ول مرّة، تمّت إقامة العديد من الثكنات في
مواقع الحساسة بالمدينة ومنها ثكنات الرماة
المدفعية والهندسة والإدارة والتمويل وكذلك
كنة الجنود «الزواوية». وقد تمثلت خطة
يوش الاحتلال آنذاك في تحويل بحيرة
زرت إلى قاعدة لإرساء أسطول كبير مجهز
معدات دفاعية ملائمة.

قد اشتمل المركب البحري ببنزرت على
صفة طولها ثماني مائة متر، بلغ مسحوب
ياهها عمق تسعة أمتار واشتمل هذا المركب
ضا على تجهيزات عسكرية ذات اختصاصات
تعددة تمّت حمايتها برصيفين تتكسر عليها
أمواج وبسد مواز للشاطىء أقيم أمام مدخل
ميناء في المياه العميقة، على مسافة أربع مائة
تر.

15/1/04



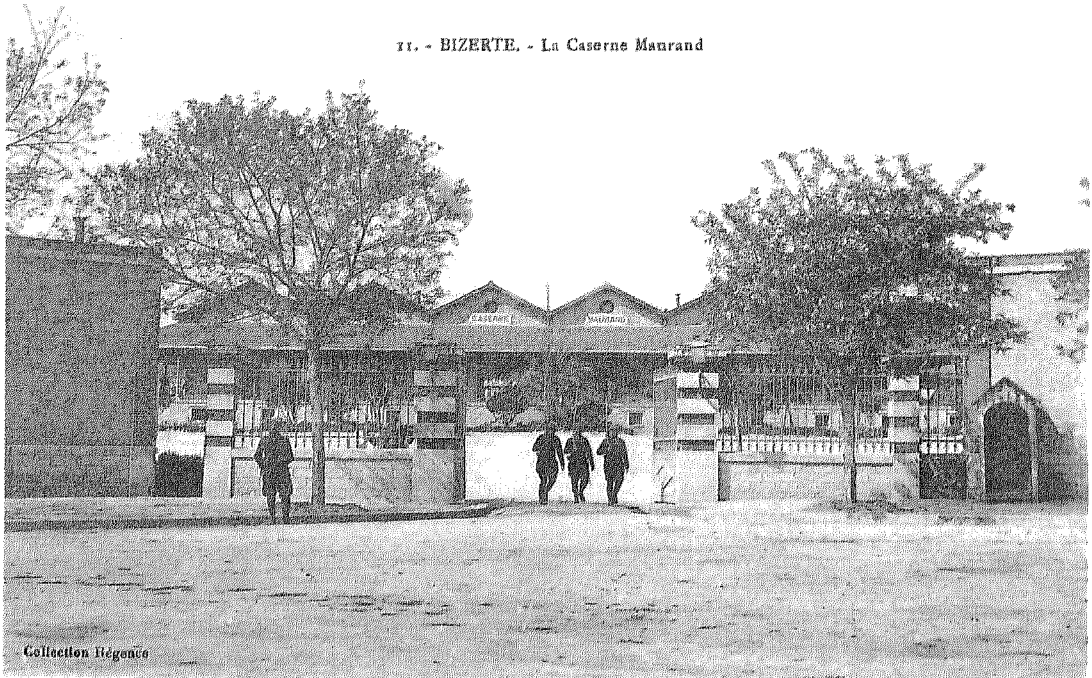
معسكر لقوات الاحتلال في انتظار بناء الثكنات – 1904.

Campement des forces de l'occupation d'avant la construction des casernes, 1904.

معسكر للجنود «الزواوية» في ضواحي المدينة – 1907.

Campement de Zouaves dans les environs de la ville, 1907.





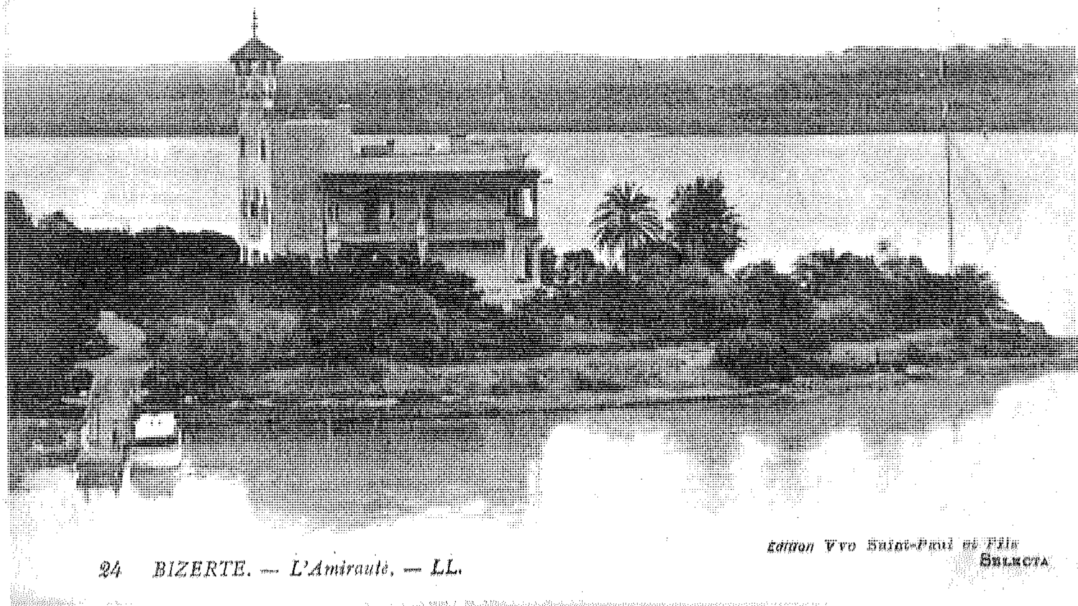
ثكنة «موران» على أبواب حومة «الشرفة» – 1913.

La caserne Maurand contiguë à Houmt-Ecchourfa, 1913.

مشهد لجانب من القاعدة البحرية – 1914.

Vue d'une partie de la base navale, 1914.



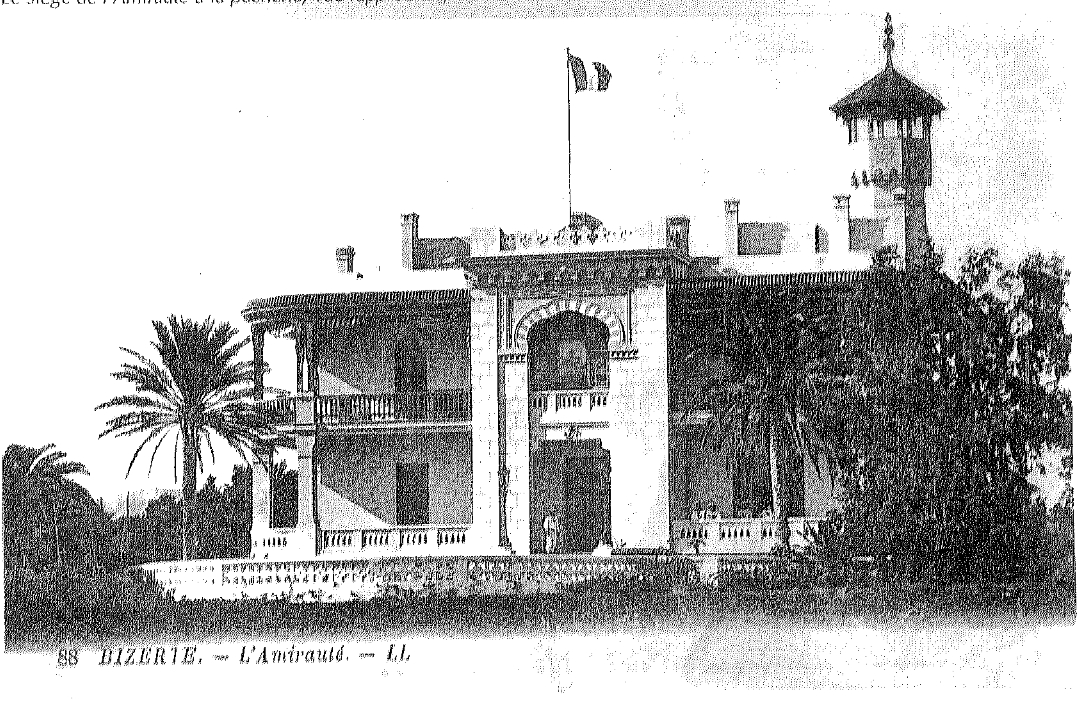


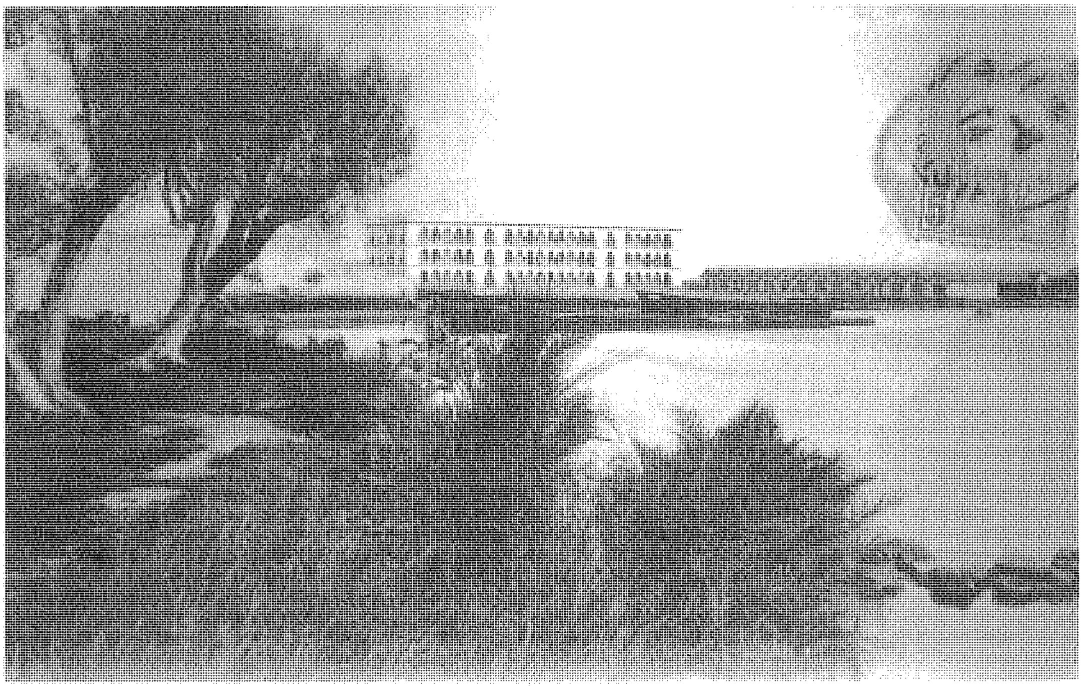
القيادة البحرية، منظر عام – 1912.

Le siège de l'Amirauté, vue d'ensemble, 1912.

مقر القيادة البحرية المصيدة، مشهد عن قرب – 1912.

Le siège de l'Amirauté à la pêcherie, vue rapprochée, 1912.





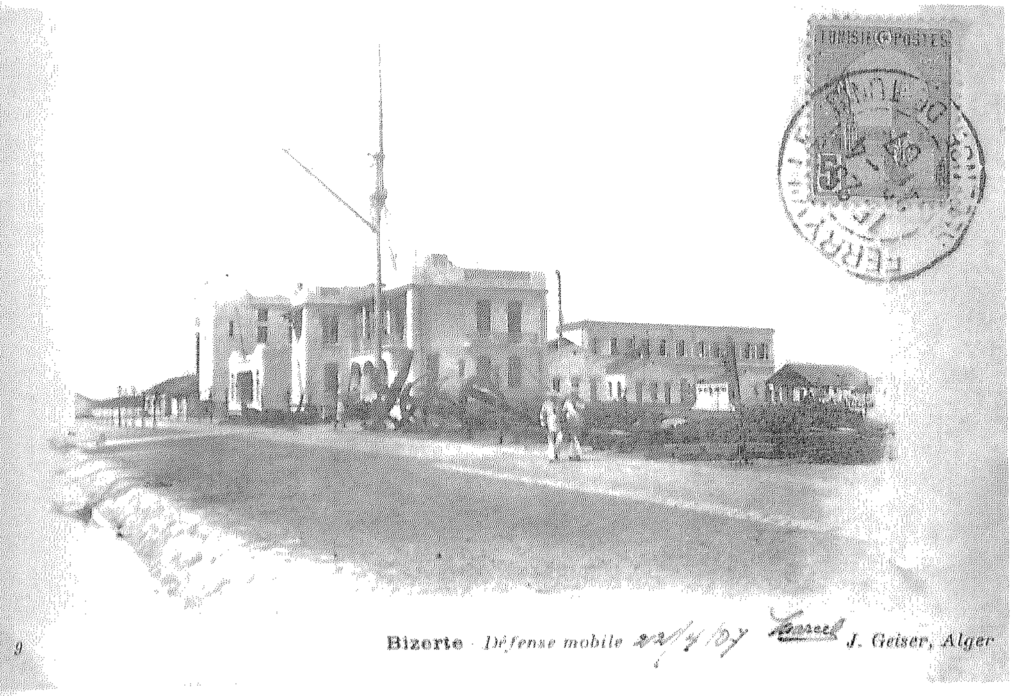
ثكنة الإدارة العسكرية – 1914.

Caserne du génie, 1914.

ثكنة الإدارة العسكرية وتأوي أيضا ربع الضباط – 1914.

La caserne du génie abritant également le carré des officiers, 1914.





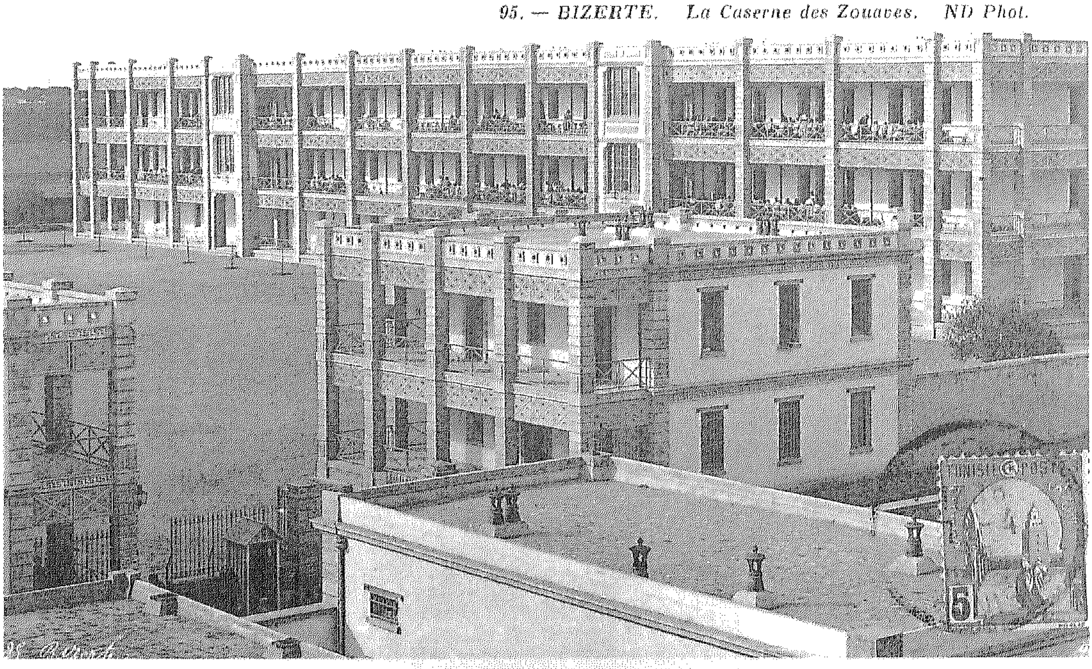
ثكنة قوات الدرك – 1907.

Caserne de la défense mobile, 1907.

نادي الضباط أو النادي العسكري المتاخم لساحة «أوروبا» – دمر أثناء الحرب العالمية الثانية – 1910.

Le cercle des officiers ou cercle militaire contigu à la place de l'Europe, détruit au cours de la Deuxième Guerre mondiale, 1910.





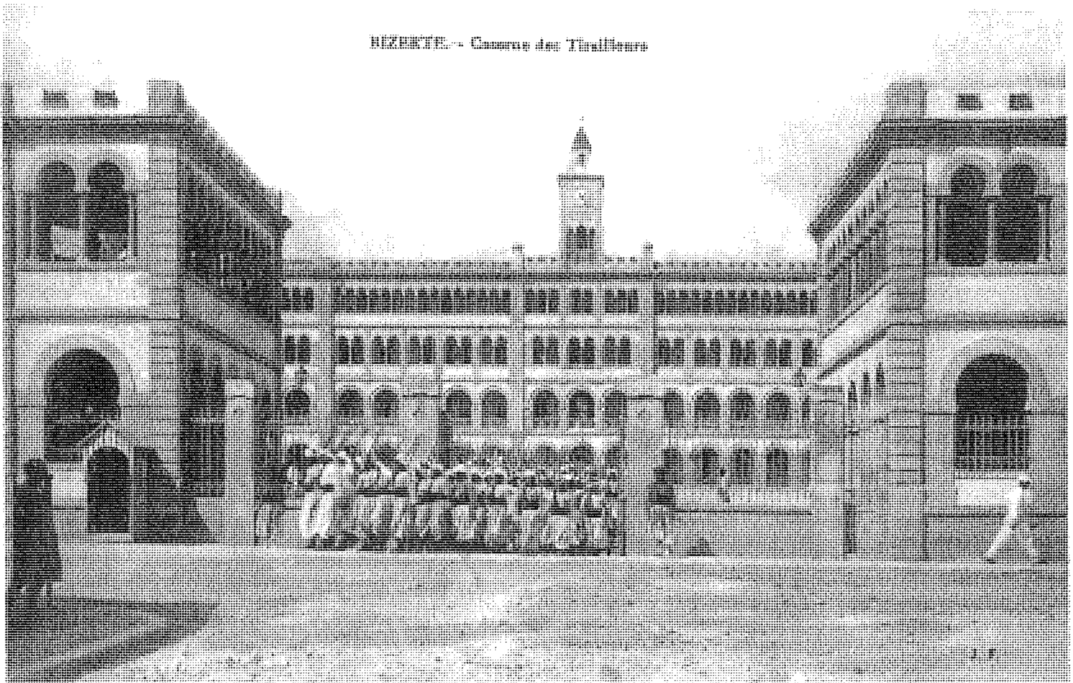
ثكنة الجنود «الزواوية» صورة من الأعلى – 1920.

Caserne des Zouaves, vue de haut, 1920.

ثكنة الجنود «الزواوية» وفي المؤخرة ثكنة الرماة – 1920.

Caserne des Zouaves, au fond la caserne des tirailleurs, 1920.



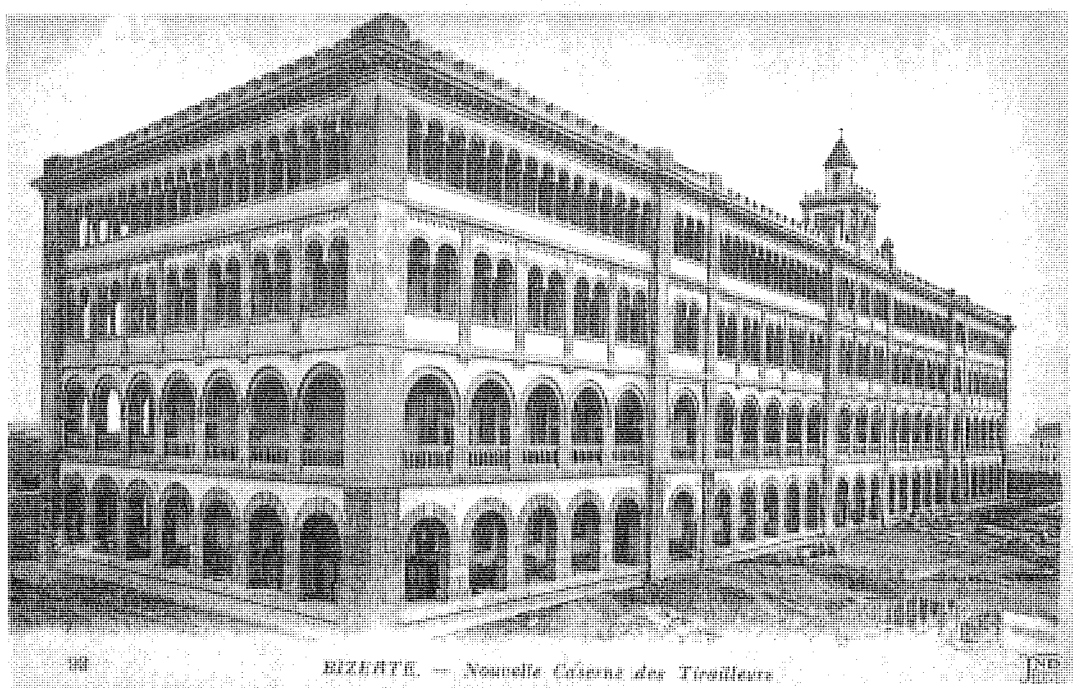


ثكنة الرماة وتسمى أيضا من قبل أهالي المدينة بثكنة «المنقالة» – 1920.

Caserne des tirailleurs, appelée par la population locale «Caserne de l'Horloge», 1920.

ثكنة الرماة. بناية ضخمة ذات طابع معماري عسكري واضح – 1947.

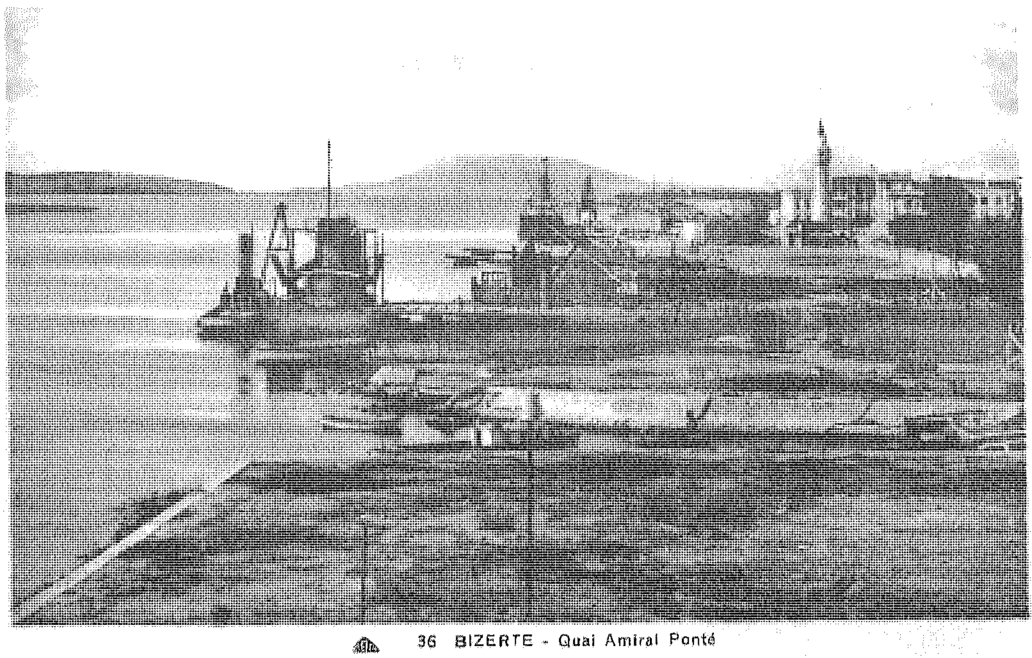
Caserne des tirailleurs. Enorme édifice à l'architecture militaire prononcée, 1947.



ثكنة التموين المنتصبة في حي الثكنات المطل على المدينة – 1925.



Dans le quartier des casernes surplombant la ville, la caserne de l'intendance, 1925.



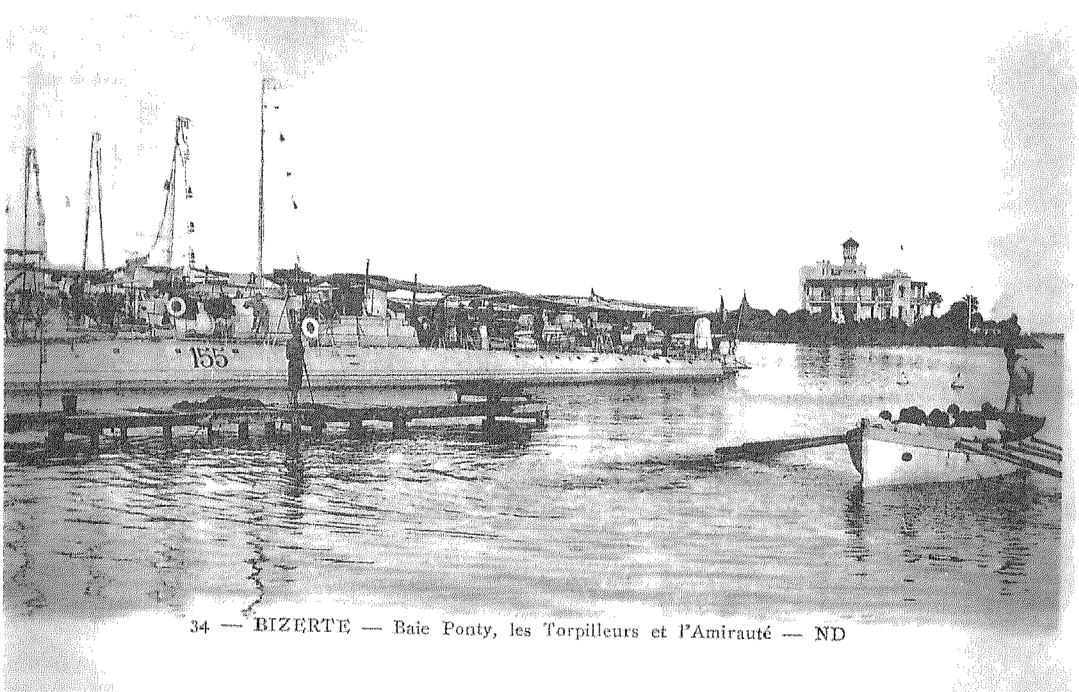
رصيف القاعدة البحرية بالمصيدة – 1930.

Quai de la base navale à la pêcherie, 1930.

ثكنات النوتية وجناح ضباط الغواصات في القاعدة البحرية بالمصيدة – 1943.

Caserne des équipages et pavillon des officiers des sous-marins à la base navale de la pêcherie, 1943.



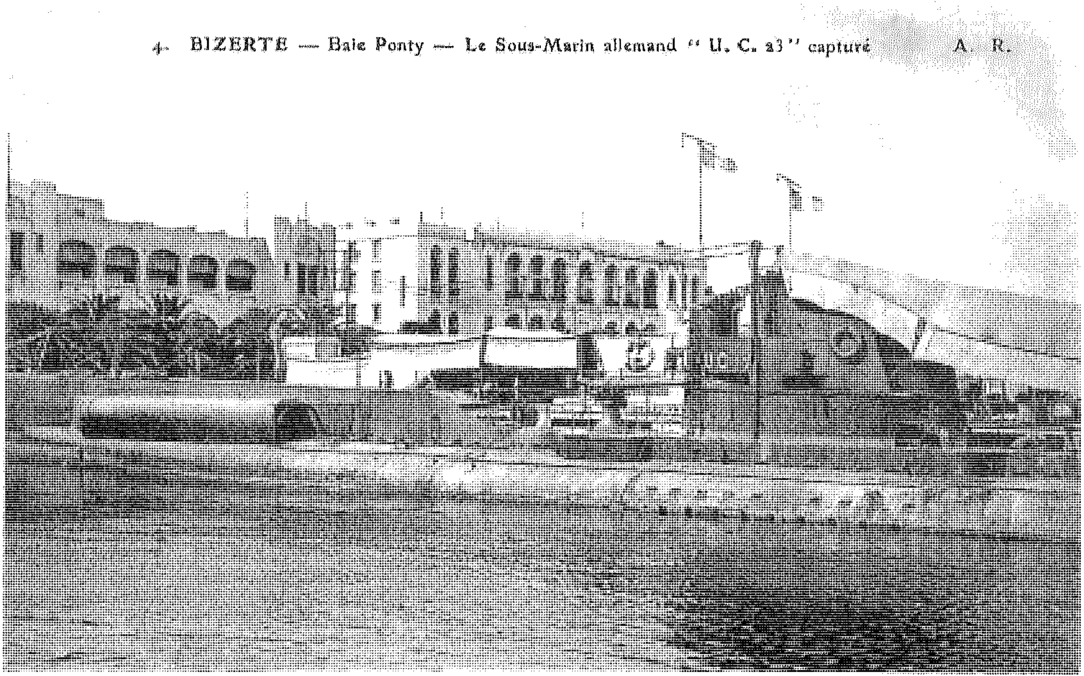


القاعدة البحرية وعن بعد مقر القيادة – 1943.

La base navale avec en arrière-plan le siège de l'Amirauté, 1943.

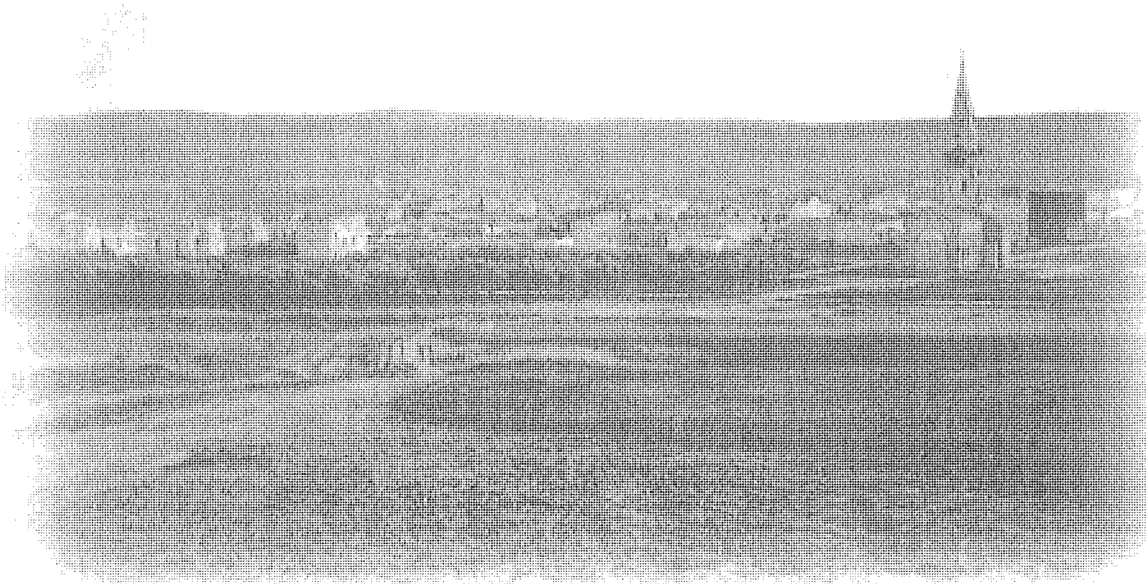
القاعدة البحرية بالمصيدة، في وسط الحوض، غواصة ألمانية تم حجزها أثناء الحرب العالمية الثانية – 1944.

La base navale à la pêcherie, au milieu du bassin : un sous-marin allemand capturé, 1944.



« فيريفيل »

فيريفيل، منظر عام – 1911.



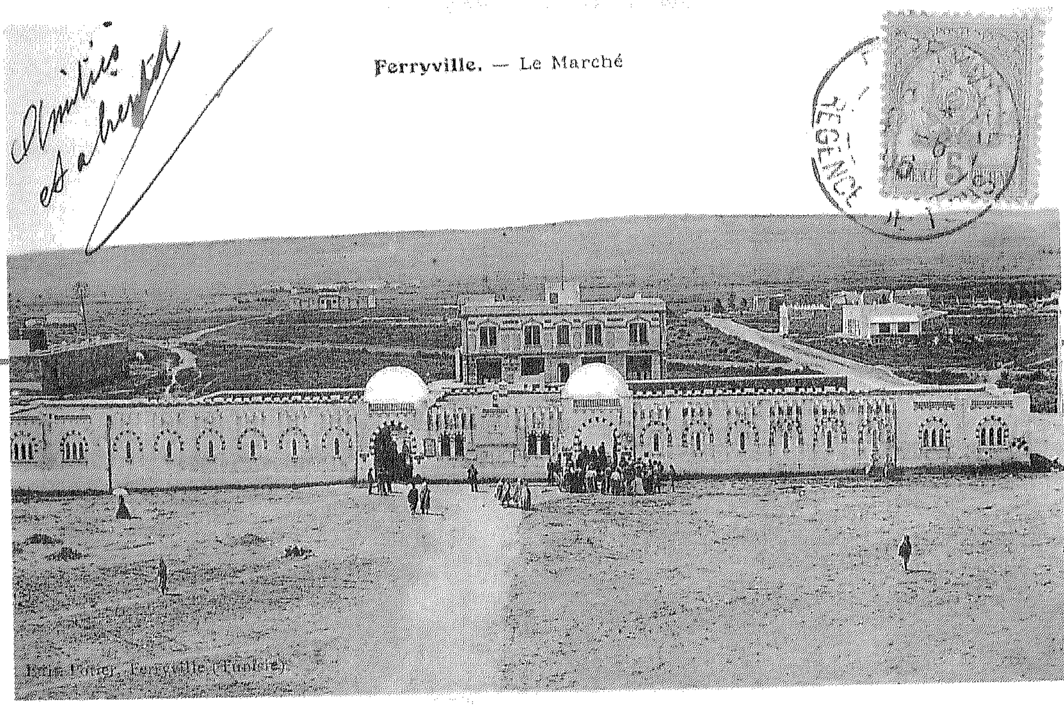
Ferryville, vue d'ensemble, 1911.

FERRYVILLE

C'est en hommage à Jules Ferry – instigateur de l'établissement du Protectorat sur la Tunisie – qu'en 1905, l'ancienne *S'biha* – grand bourg rural bâti au cours des âges sur une ligne médiane séparant les lacs de Bizerte et de l'Ichkeul – prit le nom de Ferryville.
Le site présentait le grand avantage de l'éloignement du littoral, donc du danger de tout bombardement en cas de guerre. On eut vite fait de mettre en place une base de ravitaillement et de réparations pour grands bâtiments, à quatre kilomètres de la haute mer, comprenant un arsenal composé d'un port rectangulaire encadré par des jetées implantées sur le plan d'eau du lac. Les navires devaient pénétrer dans cette darse, draguée à dix mètres, par une passe ouverte à l'angle nord-est du rectangle et raccordée aux fonds naturels de dix mètres par un chenal de même profondeur. Sur la portion de rive, ainsi protégée, furent creusés quatre bassins de radoub puis implantés des quais et appontements accostables par les plus grands navires. En arrière de l'arsenal, étaient créés, simultanément, une cité militaire, un hôpital militaire, l'hôpital de Sidi-Abdallah et la ville de Ferryville. Tout juste après la Deuxième Guerre mondiale, celle qui devait s'appeler, dès 1956, Menzel-Bourguiba – en l'honneur du père de l'Indépendance tunisienne – ne comptait pas moins de trente-cinq mille habitants. Le seul arsenal de Sidi-Abdallah, occupait près de sept mille personnes, dont quatre mille Tunisiens, pour la plupart originaires de Bizerte et de sa région.

أطلق اسم «فيريفيل»، سنة 1905، من قبل سلطة الحماية على المنطقة المعروفة بـ«سبيحة»، وهي منطقة سكنية ذات صبغة ريفيّة، أقيمت على امتداد العصور في الخط الفاصل بين بحيرتي بنزرت وإشكل تقديرا من هذه السلط لرئيس مجلس الوزراء الفرنسي «جول فيري» مدبر انتصاب الحماية في تونس.
ومن ميزات هذا الموقع، بعده عن السواحل وبالتالي عن كل قصف بحري في حالة الحرب. وعلى مسافة أربعة كيلومترات من البحر تمّت إقامة قاعدة لتمويل وإصلاح السفن تتكون من ترسخانة بها ميناء مربع الأطراف طوله تسع مائة متر وعرضه خمس مائة متر، أحيط بأرصفة مائية. ويمكن للسفن دخول هذا الميناء وعمقه عشرة أمتار بعد المرور بمضيق تمّ فتحه على مستوى زاوية في الشمال الشرقي للمربع وهو ينحدر بنفس العمق في اتّجاه ممر مائي متصل بالبحيرة.
وفي جزء محصن من الميناء تمّ حفر أربعة أحواض لإصلاح السفن، من بينها إثنان طولهما مئتا متر، وإقامة أرصفة لإرساء السفن كبيرة الحجم.
وفي الجهة الخلفية من الترسخانة تمّ بناء حي ومستشفى عسكريان، وهو مستشفى سيدي عبد اللّه، بينما كانت «فيريفيل» بصدد البناء.
وقد بلغ عدد سكان هذه المدينة إثر الحرب العالمية الثانية – والتي سميت سنة 1956 بمنزل بورقيبة تقديرا وتبجيلا لمحرّر تونس الزعيم الحبيب بورقيبة – ما لا يقل عن خمس وثلاثين ألف نسمة.
وكانت ترسخانة سيدي عبد اللّه تشغل سبعة آلاف شخصا تقريبا، من بينهم أربعة آلاف تونسي أصيلي جهة بنزرت، بالإضافة إلى عشرات الآلاف من العسكريين الفرنسيين المعينين في مصالح القاعدة البحريّة ومنشآتها.

فيريفيل، ساحة السوق المركزي – 1905.



Ferryville, la place du Marché central, 1905.



12 FERRYVILLE. — L'Hôtel de Ville. — LL.

فيريفيل، قصر البلدية في وسط المدينة – 1910.

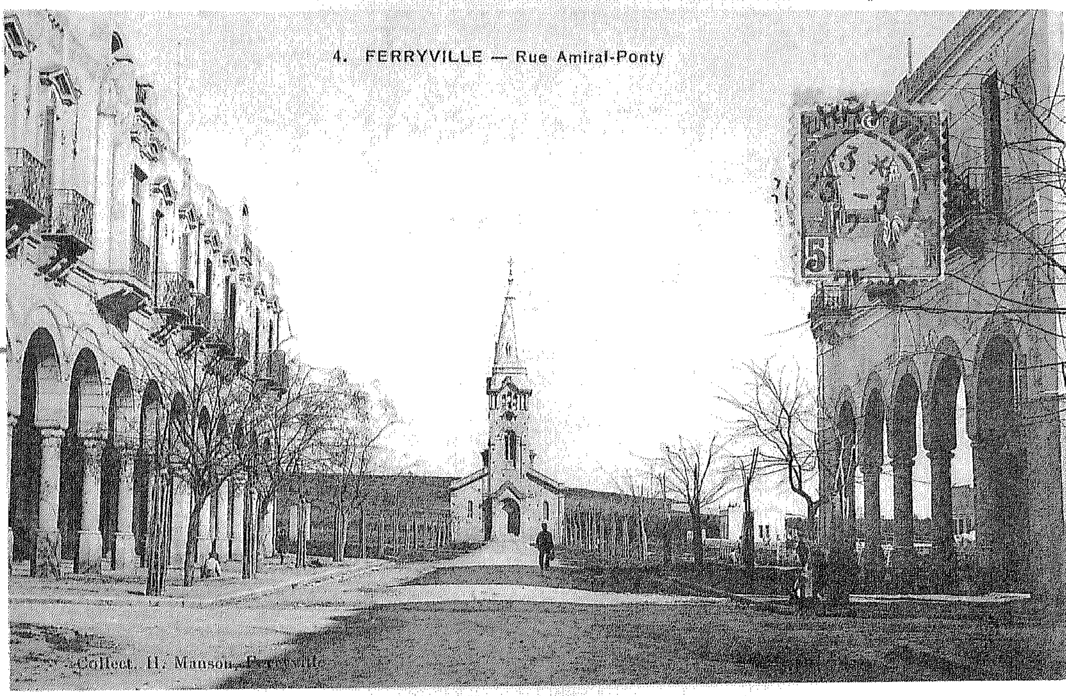
Ferryville, l'Hôtel de Ville au centre ville, 1910.

فيريفيل، مصالح البريد – 1910.

Ferryville, services de la poste, 1910.

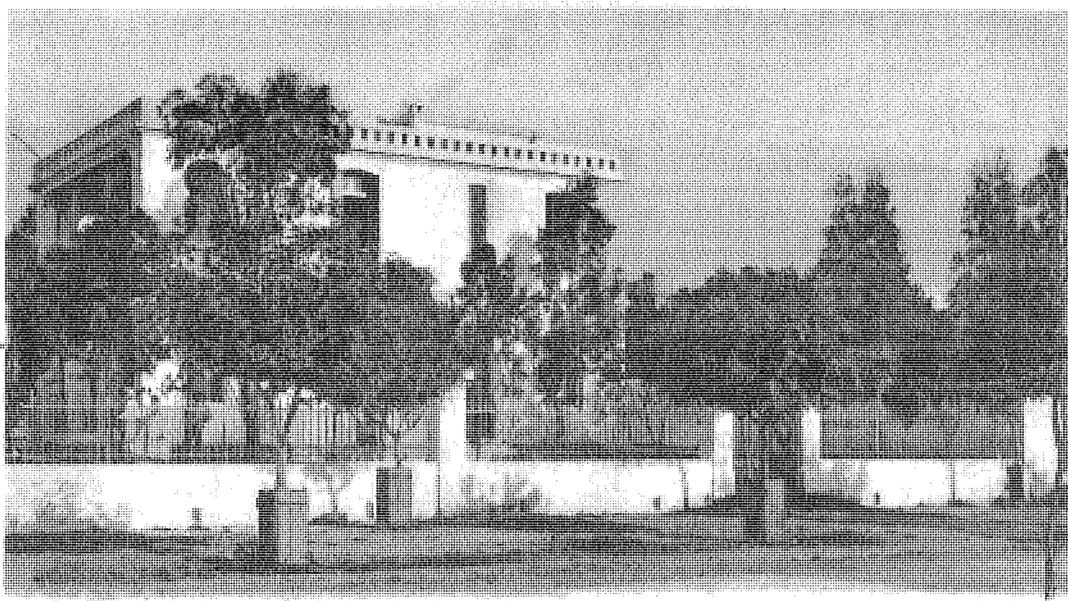


فيريفيل، نهج الأميرال «بنتي» بوسط المدينة – 1910.



Ferryville, rue de l'Amiral Ponty au centre ville, 1910.

فيريفيل، مقر إقامة مدير المستشفى العسكري في سيدي عبد الله – 1915.



Ferryville, logement de fonction du directeur de l'hôpital militaire, 1915.

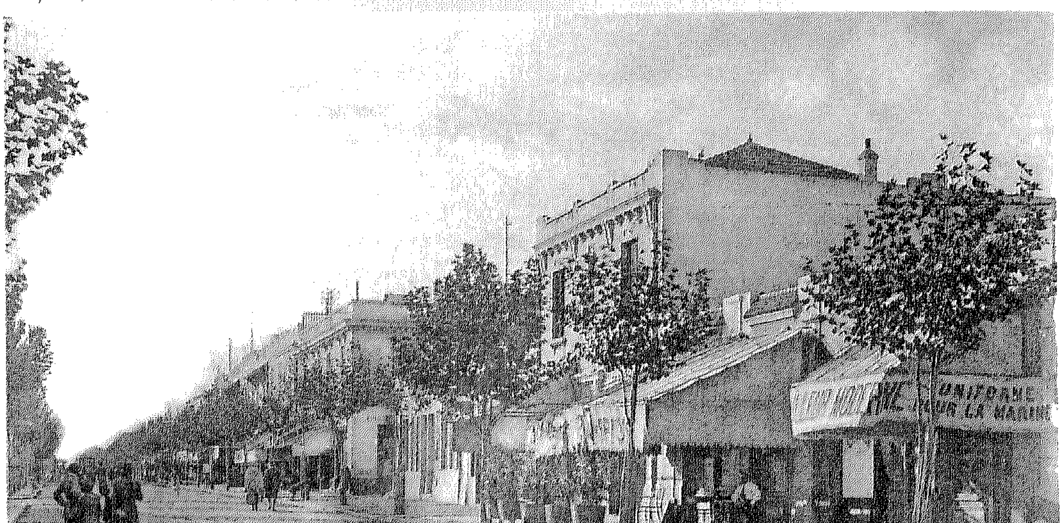


فيريفيل، شارع فرنسا وعلى اليسار نزل «الأميروتي» أو القيادة البحرية – 1930.

Ferryville, l'avenue de France, à gauche l'hôtel de l'Amirauté, 1930.

فيريفيل، شارع فرنسا في وسط المدينة – 1925.

Ferryville, l'avenue de France au centre ville, 1925.



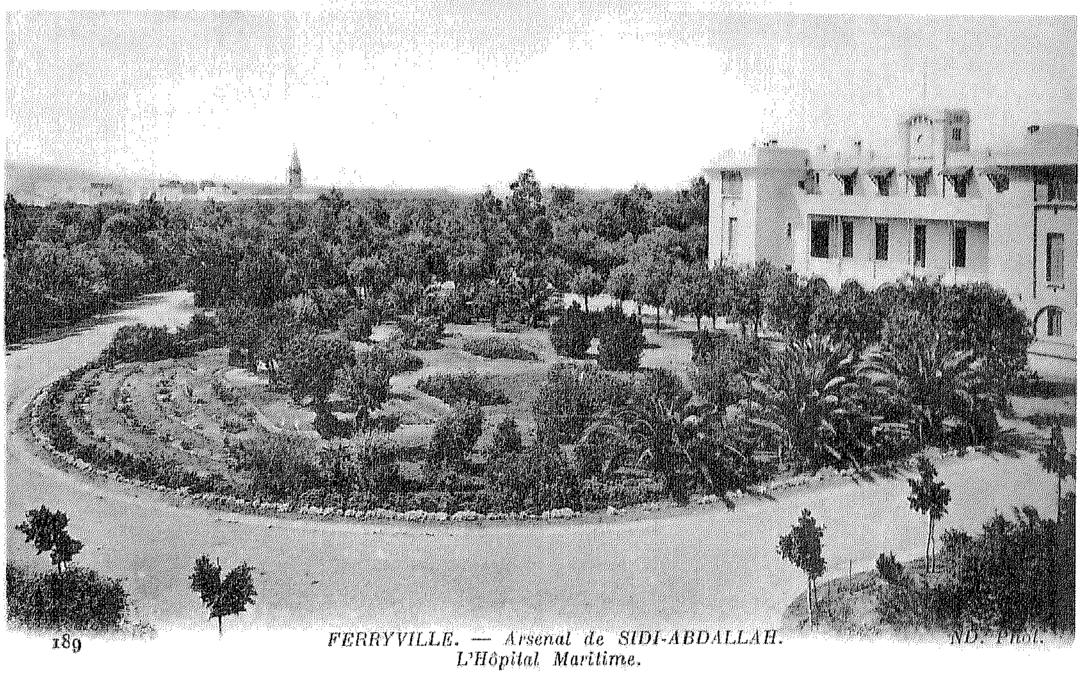


فيريفيل، إدارة البناءات البحرية بمنطقة سيدي عبد الله – 1930.

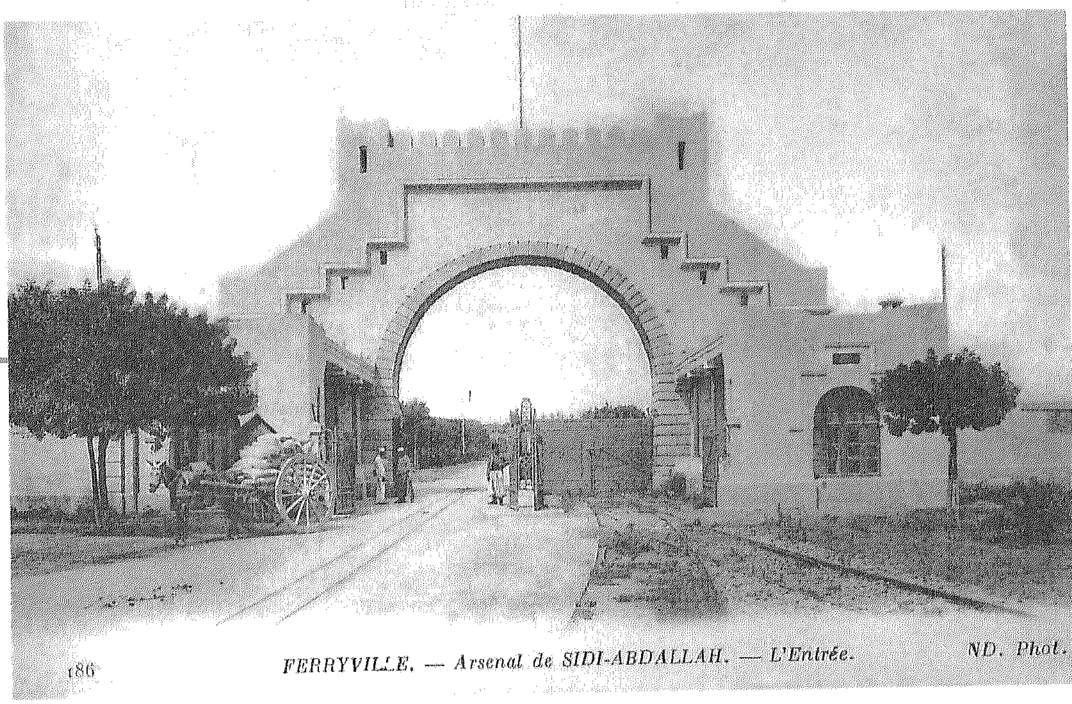
Ferryville, Direction de la construction navale dans la zone de Sidi-Abdallah, 1930.

فيريفيل، المستشفى العسكري بسيدي عبد الله – 1932.

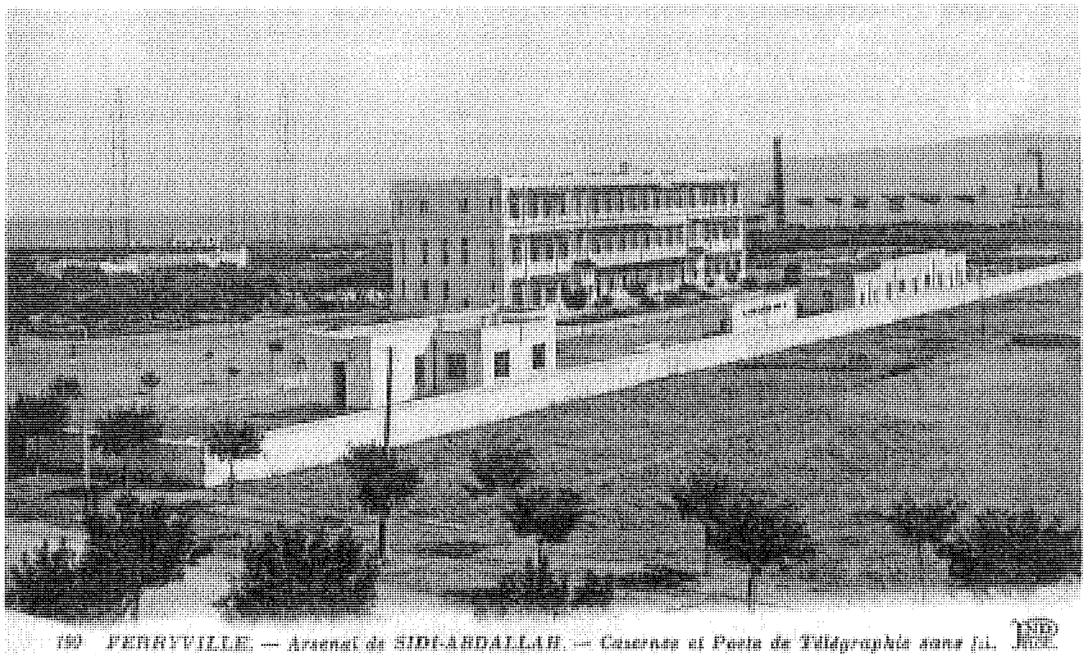
Ferryville, l'hôpital militaire à Sidi-Abdallah, 1932.



فيريفيل، المدخل الفخم لترسـخانة سيدي عبد الله – 1910.



Ferryville, le grand portail de l'arsenal de Sidi-Abdallah, 1910.

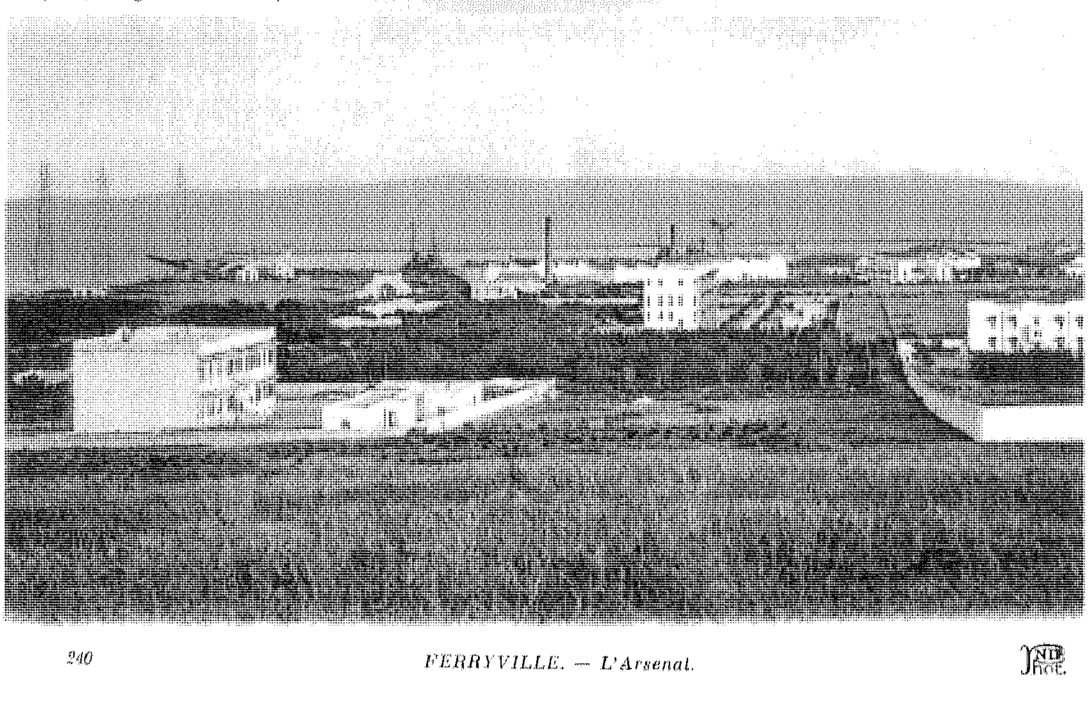


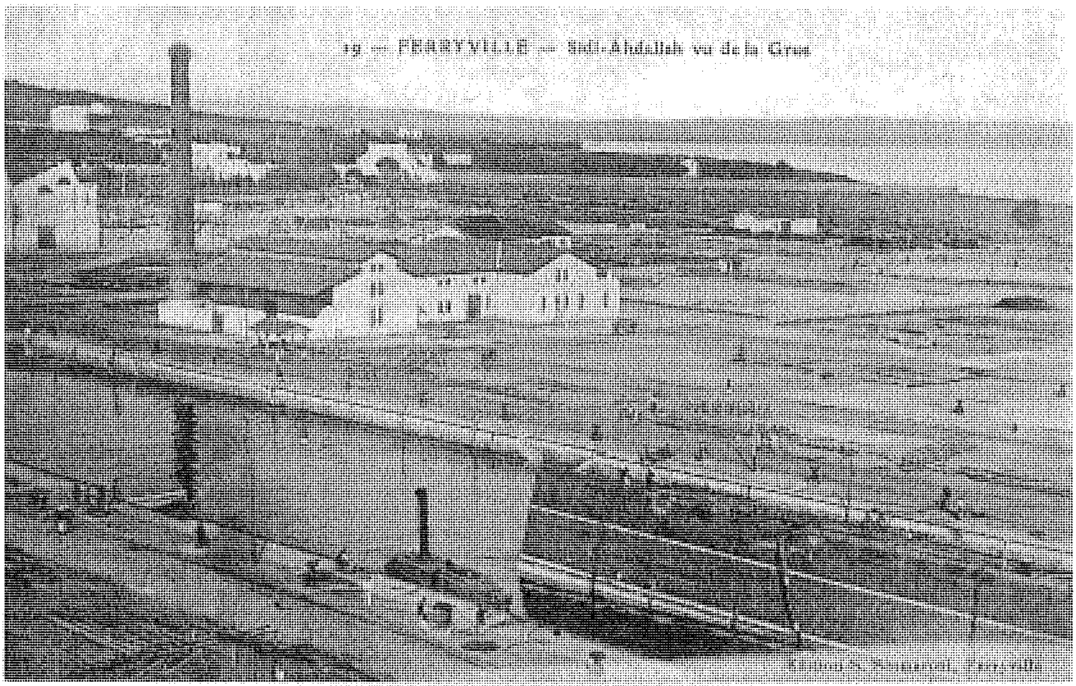
فيريفيل، ترسخانة سيدي عبد الله – حي الثكنات بصدد البناء – 1907.

Ferryville, arsenal de Sidi-Abdallah, le quartier des casernes en cours d'édification, 1907.

فيريفيل، منظر عام لمركب الترسخانة – 1910.

Ferryville, vue générale du complexe de l'arsenal, 1910.



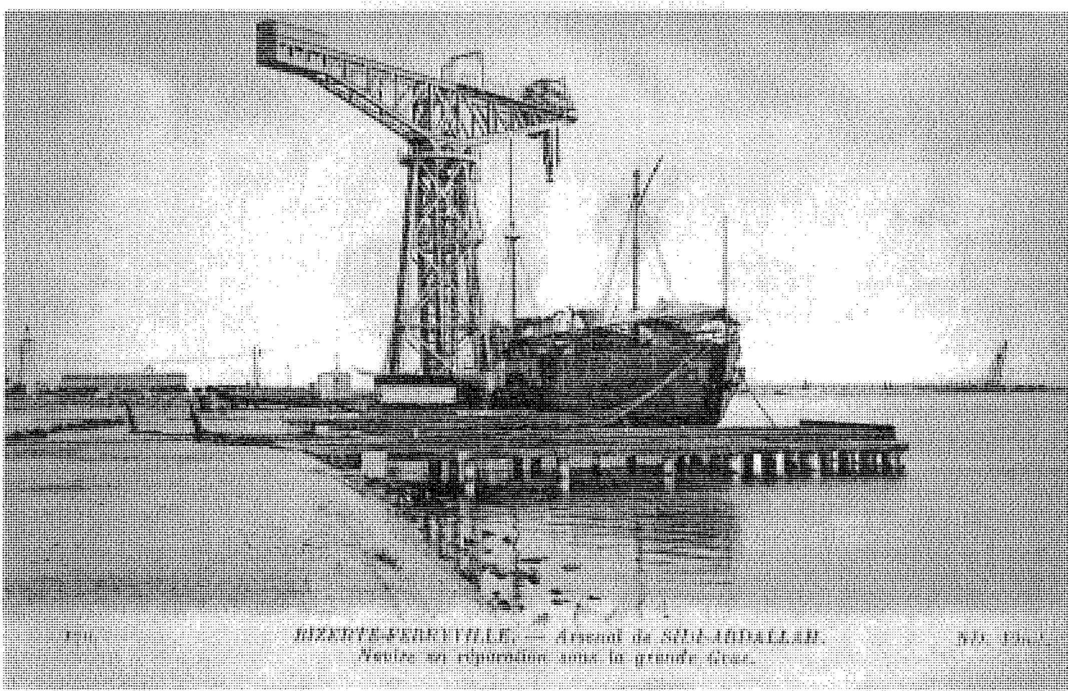


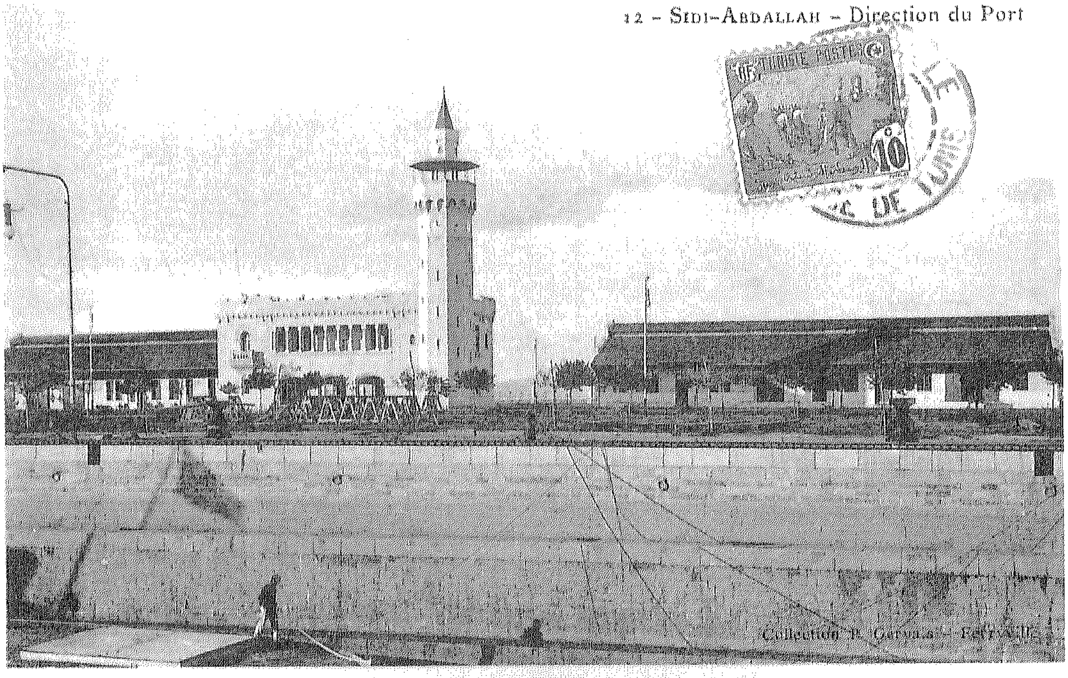
فيريفيل، الترسخانة وفي المقدمة حوض إصلاح السفن – 1930.

Ferryville, l'arsenal. Au premier plan, un bassin de radoub, 1930

فيريفيل باخرة في الإصلاح بترسخانة سيدي عبد الله – 1935.

Ferryville, bateau en réparation dans l'arsenal de Sidi-Abdallah, 1935.





فيريفيل، ترسخانة سيدي عبد الله مقر إدارة الميناء – 1910.

Ferryville, arsenal de Sidi-Abdallah, le siège de la direction du port, 1910.

فيريفيل، منظر عام لترسخانة سيدي عبد الله على ضفاف بحيرة بنزرت – 1930.

Ferryville, vue générale de l'arsenal de Sidi-Abdallah avec le bord du lac de Bizerte, 1930.



مدينة الشواطىء

شارع «ديلامارن» الكبير على واجهة البحر – 1910.



Grand boulevard De la Marne en front de mer, 1910.

LA CITÉ BALNÉAIRE

Une fois remblayée, la ramification sud du vieux port, évoluant vers la porte de Tunis pour prendre ensuite contact avec le goulet du lac, offrit une bande de terrain assez large pour permettre l'édification, en front de mer, des sièges du contrôle civil, des travaux maritimes et de plusieurs immeubles résidentiels ouvrant sur un grand boulevard, le boulevard De la Marne, encadré de hauts palmiers – devenu dès sa construction, le lieu de promenade privilégié des habitants de la ville.

En contrebas du boulevard, sur une partie du littoral sanglée entre le nouveau canal et le vieux port, on aménagea une plage publique, qui eut vite fait de connaître l'été une très grande affluence des deux populations tunisienne et étrangère.

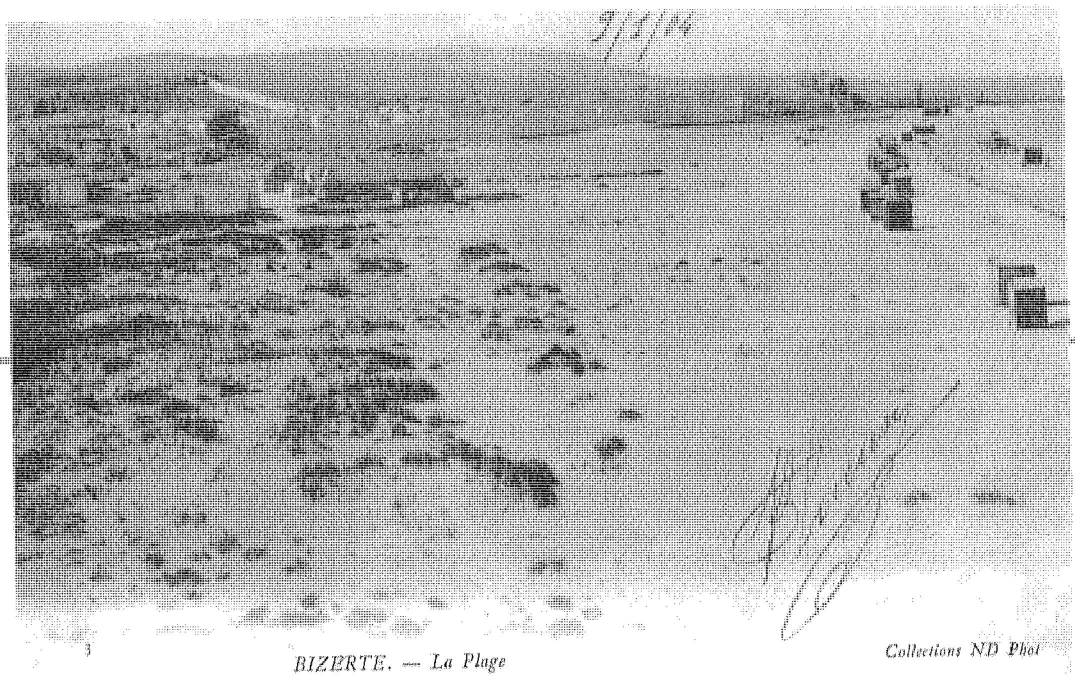
Au début des années cinquante, sur un large périmètre de cette plage publique, flanquée tout juste en face de la nouvelle capitainerie du port, on mit en place un club privé, ouvert aux seuls adhérents étrangers : «le Sport nautique». En 1956, avec l'Indépendance du pays, ce club prit la forme juridique d'une association du droit public.

أقامت سلط الحماية على شريط أرضي متاخم للبحر، بعد ردم وتجفيف الرافد البحري الممتد من المرسى القديم في اتّجاه باب تونس، العديد من المنشآت العمومية منها مقر المراقبة المدنية وإدارة الأشغال العامة ومجموعة من العمارات السكنية الضخمة. وقد ركزت على طرف شارع كبير سمي بشارع «ديلامارن» مشجر بنخل عملاق، غدا منذ نشأته، باعتبار قربه من الشاطىء، مكانا مفضلا للتجول يقصده سكان المدينة.

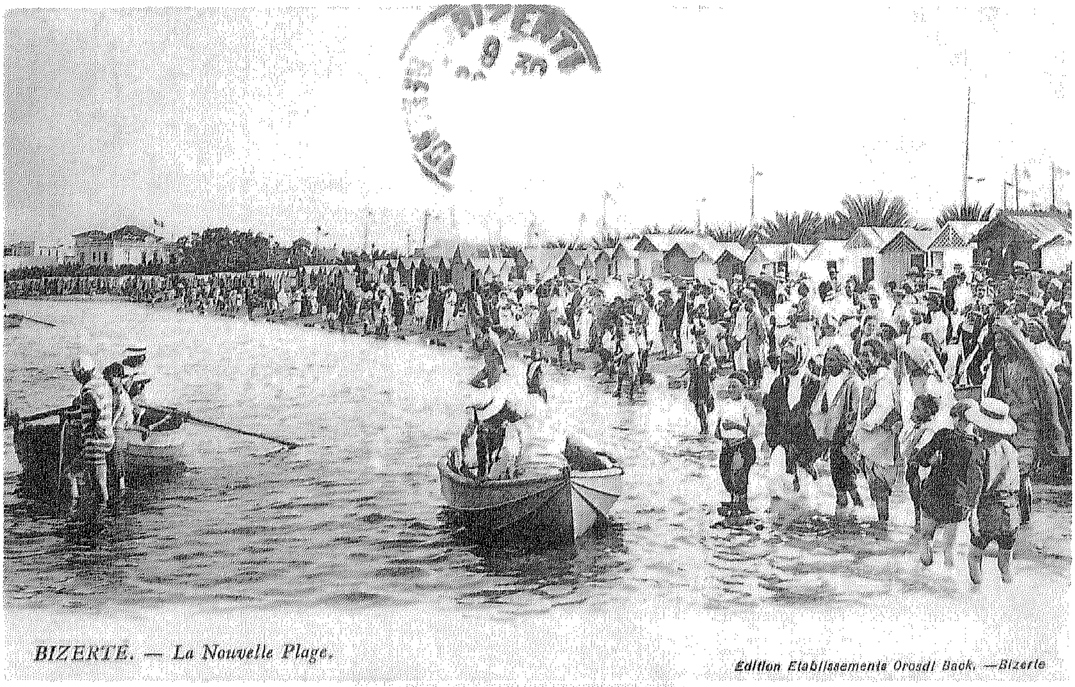
وعلى المستوى الأدنى من هذا الشارع تمّت إقامة شاطىء عمومي يمتدّ ما بين القناة المؤدية إلى القاعدة البحريّة والمرسى القديم وقد أصبح مقصد المصطافين من السكان التونسيين والأجانب.

وفي بداية الخمسينات وعلى مساحة رحبة من هذا الشاطىء تطل على مبنى قبطانية الميناء تمّ إنشاء ناد خاص، سمي بالنادي البحري، لا يسمح الانخراط فيه إلا للأجانب. وفي سنة 1956، تاريخ إحراز تونس على استقلالها، أصبح هذا النادي جمعية ذات صبغة عمومية.

شـاطىء المدينة في بداية القرن ــ 1904.



Plage de la ville, au début du siècle, 1904.



شاطىء المدينة، حيث الاستحمام و الازدحام – 1909.

La plage de la ville, lieu de détente et de grande affluence, 1909.

حجرات للاستحمام و قوارب للنزهة بشاطىء المدينة – 1909.

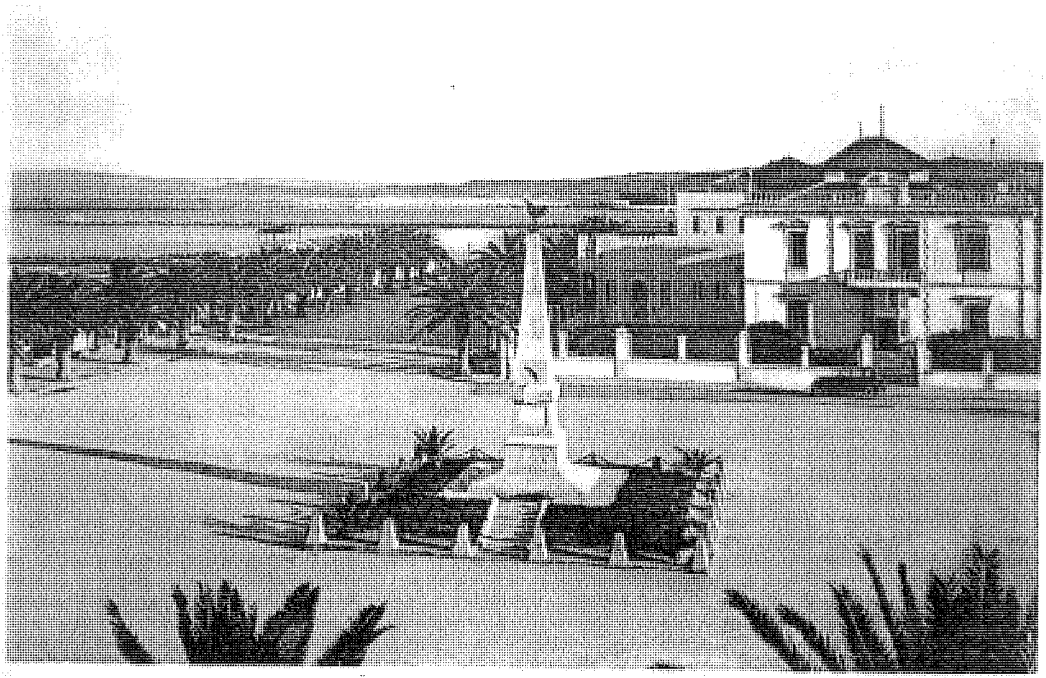
Cabines de bain et de barques de plaisance à la plage de la ville, 1909.



منظر عام لشارع «ديلامارن»، في المقدمة النصب التذكاري مدعما في أعلاه «بالديك الڤولي»، 1912.



Vue générale du boulevard De la Marne, au premier plan le monument aux morts flanqué en haut du coq gaulois, 1912.

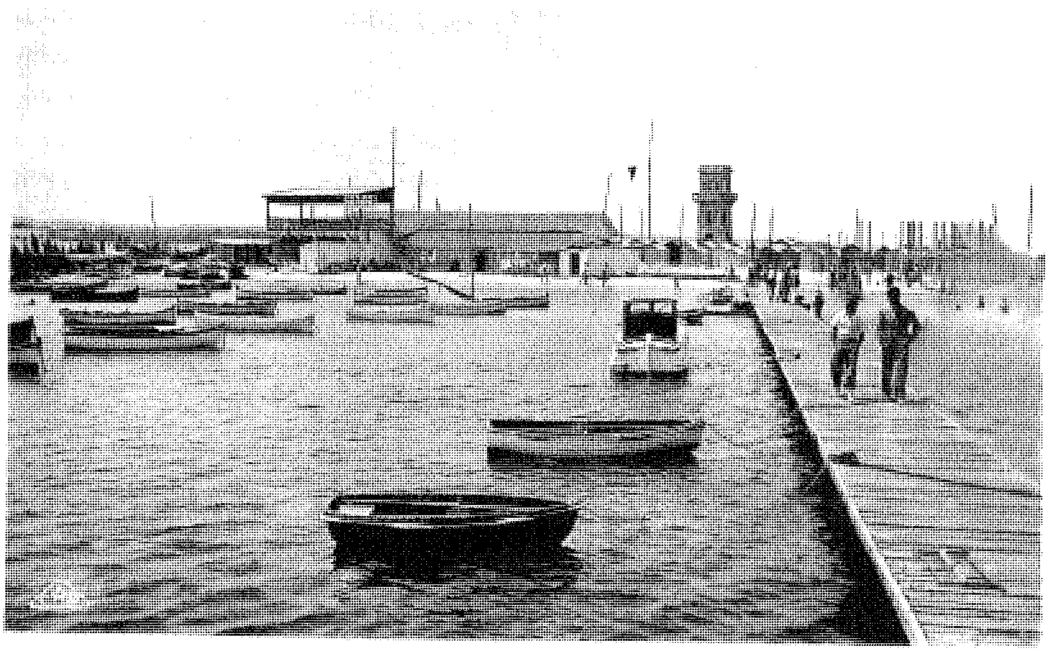


منظر عام للمراقبة المدنية ومن جانبه الأيسر، القناة – 1925.

Vue générale du contrôle civil, à gauche le canal, 1925.

النادي البحري – 1950.

Le Sport nautique, 1950.



Cette bibliographie ne contient qu'une sélection des ouvrages qui ont traité de l'histoire de Bizerte. Certains d'entre-eux n'ont pas Bizerte pour sujet unique mais traitent de certains aspects de sa longue histoire. Etant donné que les manuscrits et les sources inédites sont fragmentaires, difficilement accessibles et parfois anonymes, on a préféré ne pas les citer, d'autant plus que cet ouvrage n'a pas la prétention d'être une œuvre d'érudition.

HANNEZO (Cdt) – *Bizerte, histoire et description,* dans «Revue Tunisienne», 1904.

M. GRUET – *Gisements atériens et néolithiques du Nord de Bizerte (Tunisie),* «L'Anthropologie», t. LI, 1947, p. 363, 367.

P. GINESTOUS – *Bizerte et l'histoire,* dans «Bulletin Economique et Social de la Tunisie», mai 1955, n° 100, p. 94.

LEPOTIER – *Bizerte,* édition France-Empire, 1966.

F. BONNIARD – *La Tunisie du Nord, Le Tell Septentrional,* Paris, 134.

G. YVER – Article *Bizerte,* dans l'«Encyclopédie de l'Islam», I, p.131-133.

A. PELLEGRIN – *La Tunisie et la mer,* dans «Bulletin Economique et Social de la Tunisie», juin, juillet, août, septembre 1954.

IBN HAWKAL – *Kitâb al-Masalik,* écrit vers 1068.

J.P. BRISSON – *Gloire et misère de l'Afrique chrétienne,* Paris, 1949.

R. MANTRAN – *L'évolution des relations entre la Tunisie et l'Empire ottoman du XVI^e au XIX^e siècle,* dans «Cahiers de Tunisie», n° 26-27, 1959.

J. GANIAGE – *Les origines du Protectorat français en Tunisie 1861-1881,* Paris, P.U.F., 1959.

– *L'expansion coloniale de la France sous la III^e République,* Paris, P.U.F., 1968.

A. LAROUI – *L'Histoire du Maghreb,* Maspéro, 1970.

HASSEN HOSNI ABDELWAHEB – *Résumé de l'histoire de la Tunisie,* Dar El Koutoub Eccharkia, Tunis, 1954.

AHMED FAKI – *L'archéologie dans la Tunisie islamique,* Dar El Maâraf, Tunis, 1949.

HAMMADI BEN HAMMED – *Bizerte à travers les âges,* Imprimerie El Hayet à Bizerte, juin 1974.

commercial demeure l'épicentre économique de l'espace, la cité a su mettre en valeur des capacités de développement, jusque-là insoupçonnées.

A l'orée du XXIe siècle, en établissant l'inventaire de ses potentialités, Bizerte s'est découvert de nouvelles vocations. La cité «assise au bord de la mer», comme l'a décrite Alexandre Dumas un jour de décembre 1946, est aussi, de par la profondeur de sa périphérie, une terre de ruralité. Si des siècles durant, elle a vécu repliée sur son espace maritime ne sachant tirer parti que des enjeux stratégiques de son site, elle a entrepris, pour la première fois dans son histoire, de s'étendre extra-muros, pour inclure la campagne dans son processus de mise à niveau. La vocation terrienne de l'arrière-pays n'a pas cessé, depuis, de se confirmer.

Dans la recherche de ce nouvel équilibre, Bizerte a opté pour un modèle d'urbanisation qui décontracte le site, en brisant l'excessive centralité de la ville moderne édifiée sur les remblais du canal. La grande banlieue s'étend, aujourd'hui, vaste et homogène, aux confins de Sidi-Salem, Ain-Meriem, Oued-el-Merj, jusqu'à toucher les contrebas des collines boisées d'Ennhadour au Nord et au-delà de la porte de Mateur et la Pêcherie au Sud. Il en est de même de Zarzouna, banlieue satellite de la rive Sud du canal, fortement intégrée à la vie de la cité.

En s'engageant dans le XXIe siècle, Bizerte depuis le changement du 7 novembre, sous l'impulsion du Président Zine El Abidine Ben Ali, se dote de nouveaux atouts dont en particulier : la réhabilitation du vieux port – haut lieu de l'histoire millénaire de la cité – par le détournement des eaux usées qui s'y déversent, le dragage et le curage de son chenal d'ouverture, par la mise en place d'une zone franche de tout premier ordre, et le désenclavement de la ville par la construction d'une autoroute – permettant, d'ici 2002, de rallier Tunis en trente minutes, avec des ouvertures d'accès sur les principales agglomérations de la région –, par la mise en place d'un noyau universitaire qui contribuera à promouvoir des nouvelles traditions de culture et de savoir.

L'œuvre se poursuit intensément dans tous les domaines pour consolider les fondements du renouveau et du progrès.

bataille : celle de l'évacuation des troupes françaises stationnées en Tunisie et tout particulièrement dans l'ensemble géographique stratégique, constitué de la base aéronavale de Sidi-Ahmed – la Karrouba – de l'arsenal de la ville de Ferryville – appelée depuis l'Indépendance Menzel-Bourguiba, en l'honneur du père de l'Indépendance tunisienne – et de ses dépendances ainsi que de tous les ouvrages fortifiés et de tous les établissements militaires de la région.

Du 19 au 22 juillet 1961, les combats firent rage à Bizerte, Menzel-Jémil et Menzel-Bourguiba. Pour neutraliser la jeune Armée tunisienne et la Garde nationale soutenues par des milliers de volontaires qui – en dépit des rapports de force en présence – étaient décidés à l'affrontement, la France employa les grands moyens : artillerie, blindés, aviation. Plusieurs immeubles ainsi que l'usine de cimenterie à l'entrée nord du goulet du lac – que les avions de chasse français avaient pris pour cible, la considérant comme un point stratégique important de la bataille – furent détruits. Les morts se comptaient par centaines et les blessés par milliers. Dans la soirée du 19 juillet, plusieurs contingents de parachutistes français investirent la ville. Leur objectif était de l'occuper en totalité. Mais ils ne purent aller au delà de la «ville européenne», les forces tunisiennes repliées dans la vieille cité étant décidé à résister quoiqu'il en coutât.

Le 30 septembre 1961, sous la pression internationale, les parachutistes français se retirèrent sur leurs bases de départ. Le 15 octobre 1963, après de longues négociations entre les deux belligérants, la France se résolut à évacuer définitivement Bizerte après quatre-vingt-deux ans de présence. Le communiqué du Conseil des ministres français, daté du même jour, pour toute explication, précisait, notamment que : «la création de moyens nouveaux, dont les armées commençaient à disposer, permettait de terminer le regroupement de nos forces sans compromettre la défense de la France dans le bassin méditerranéen».

Le 15 octobre 1963, la cité, qui souleva tant la convoitise des hommes, fêta le départ des derniers éléments de la présence étrangère sur son sol.

Dans le XXI^{e} siècle

En quelques années, Bizerte est devenue le grand pôle industriel du pays : raffinerie de pétrole, complexe sidérurgique, chantier naval de construction et de réparation doté de nouvelles installations, gammes multiformes d'industries dans les domaines de la construction, du bâtiment, du bois, de la céramique, du montage, des pièces détachées, des pneumatiques.

Le surcroît d'intérêt accordé aux richesses agricoles de l'arrière-pays (Hicher, Sidi-Ameur, Marrissa) a permis de moderniser les méthodes de travail et d'exploitation agricoles.

Le paysage varié, fait de forêts et de plages de sable fin, le pittoresque du vieux port, ont offert au tourisme des possibilités encourageantes de croissance.

Bizerte n'est désormais plus vouée aux seules activités maritimes. Si son port

pour une organisation de l'espace appréhendée sous l'angle de la géographie volontaire. Les structures mises en place devaient répondre aux besoins nés du développement rapide de la base militaire et de ses dépendances. A l'urbanisme de l'intimité de la ville historique s'opposa un cadastre marqué par la rationalité de ses composantes.

L'on privilégia la morphologie urbaine qui donna la priorité à des centres d'activités utilitaires (à savoir les édifices publics, les commerces, les hôtels) tout aussi bien qu'aux attributs de la présence militaire, notamment les casernes. Bizerte était une ville-garnison au sens plein du terme. Le tout ne manquait pas, pourtant, de monumentalité et d'esthétique. Elle était, d'autre part, une ville d'avenues. Larges et droites, elles constituaient le tracé instaurateur de l'espace urbain. La création de quartiers résidentiels avait d'ailleurs tenu compte de cette structuration.

De part et d'autre de ces grands axes, tant au centre qu'en périphérie, on mit en place tout aussi bien des immeubles d'habitations que des villas agrémentées de beaux jardins et on construisit un gratte-ciel de douze étages dominant le vieux port.

La vieille ville en déperdition

Autant la ville neuve progressait en dimension et en intérêt, autant la vieille cité dégénérait en incurie et en abandon. Il était évident que la première jouissait de la part de l'Administration coloniale d'une prééminence.

Il en fut de même à Ferryville, cité coloniale construite de toutes pièces sur le flanc de l'arsenal militaire de Sidi-Abdallah et que les prépondérants se plaisaient à appeler «le petit-Paris». Ainsi, *Ben-Zert*, cité millénaire prestigieuse, devint un îlot d'habitations médiocres. N'eussent été les louables efforts des plus enracinés de ses habitants, le cadre de vie traditionnel aurait subi les pires dégradations. Il faudra attendre l'Indépendance du pays, en 1956, pour que la vieille cité, au pittoresque légendaire, retrouve peu à peu son lustre d'antan.

La grande destruction

Si au cours de la Première Guerre mondiale – 1914-1918 – la ville avait su contenir les menées belliqueuses de la «Triplice» constituée des forces allemandes, austro-hongroises et italiennes, face à «l'Entente» franco-anglo-russe, il n'en fut pas de même au cours de la Seconde – 1939-1945.

En novembre 1942, occupée par les forces de l'axe après la reddition sans conditions de la marine et de l'aviation françaises, Bizerte subit – en six mois – plus de trois cents bombardements aériens anglo-américains, destinés à déloger les Allemands et les Italiens cantonnés dans les points névralgiques de la ville et de sa région.

Les dommages causés par ces attaques furent énormes : immeubles et édifices publics totalement détruits, voies de communications saccagées, installations militaires rasées.

Bizerte évacuée

En juillet 1961, Bizerte fut de nouveau le théâtre d'opérations d'une autre

ciers, à savoir les puissances européennes et en premier lieu la France. Cette dernière, en accord avec l'Allemagne et la Grande-Bretagne, procéda à la colonisation pure et simple de la Tunisie.
Le 12 mai 1881, le Bey Mohamed Es-Sadok fut contraint de signer le traité du Bardo, qui instituait le régime du Protectorat.

BIZERTE OU LA NOUVELLE VILLE

Dès la prise en main de l'administration directe de la Régence, la France entreprit dans le site de la cité des Phéniciens, appelée désormais Bizerte, des travaux colossaux à caractère essentiellement militaire, qui allaient ébranler son aspect millénaire.
L'ensemble maritime, composé d'une rade se prolongeant à l'intérieur des terres par des ramifications serrant un îlot pour rejoindre après de longs détours le goulet d'un lac immense, s'avéra, pour les marins français, non conforme aux conditions requises pour l'édification d'une base aéronavale, qu'on voulait la plus importante de la côte nord d'Afrique, une sorte de Toulon africain ou de Brest méditerranéen.
Après des études approfondies de la configuration naturelle du site, un canal fut creusé à travers l'isthme pour relier la haute mer au lac et permettre à des bâtiments de guerre d'y trouver refuge, sans être contraints de suivre les ramifications sinueuses et peu profondes du système lacustre.
Entre 1891 et 1894, les six cent vingt mille mètres cubes de terre, dragués à l'emplacement du nouveau bras de mer, servirent à combler les lagunes s'étendant de l'îlot du R'baâ jusqu'au goulet. Sur ce nouvel espace de sept cent cinquante hectares, on édifia une ville nouvelle : le Bizerte des Français. Les belles ramifications, qui serpentaient depuis l'aube des temps à travers les vieux quartiers et les lagunes lui donnant l'allure d'une véritable «Venise-orientale», furent enterrées à jamais et l'îlot du R'baâ rejoignit la terre ferme.
Sur le flanc sud de la cité, poussa une nouvelle Mégalopolis dotée d'un port, déployant huit cents mètres de quais, à neuf mètres de tirant d'eau, et protégé par deux jetées et un brise-lames en eaux profondes.
Rapidement, Bizerte et sa région se transformèrent en des centres de mouillage et d'accostage, de casernements, de dépôts de matériels et de combustibles, d'ateliers, de bassins de radoub, de pistes aériennes, d'installations souterraines, de stations de radio et de radar, de batteries de gros calibres, répartis dans un rayon de cinquante kilomètres.
Au printemps 1944, après que les Alliés eurent repris aux Allemands la base de Bizerte tombée entre leurs mains en novembre 1942, on put voir plusieurs centaines de bâtiments de guerre mouillés dans le lac de Bizerte, une cinquantaine de navires de débarquements de chocs accostés aux quais de la pêcherie et à ceux de la base aéronavale de la Karrouba.

Une ville-garnison

Sur le plan urbanistique, la nouvelle ville prit de la stature. Ses architectes optèrent

entraîna pour la ville une expansion importante tant économique que sociale : celui de la pêche au poisson à grande échelle. Le port, jamais dragué depuis des siècles et donc de moins en moins utilisable, allait constituer une source de revenus des plus appréciables pour la population.
Les habitants de la ville surent tirer profit de cette détérioration. Le lagon, se situant à peu près sur l'emplacement actuel de la ville moderne, formait un vivier, une nasse toute faite dans laquelle il n'était qu'un jeu de poser des bordiques et des claies de roseaux ou de palmes que l'on ouvrait pour laisser pénétrer le poisson et que l'on refermait derrière lui. A l'époque des grandes migrations, des bancs entiers de poissons – dorades, mulets, rougets, bars, soles, loups, pageots – se mettaient en marche du lac Ichkeul, en passant par l'oued Tinja et le lac de Bizerte, en empruntant le chenal qui traversait la ville. Pas moins de cinq cents tonnes de poissons étaient recueillies et transportées par an à Tunis par balancelles ou caravanes pour être vendues dans les différents marchés. Près de deux cents tonnes étaient envoyées en France, après avoir été congelées.
Ainsi, de peuple de marins, de négociants, de commerçants, d'agriculteurs, de corsaires, les Bizertins devinrent un peuple de pêcheurs.

L'époque des grands bazars

Au cours de cette période, d'autres profits s'offrirent à la ville marquée par une sécheresse de plusieurs années aggravée par une invasion de sauterelles et une terrible épidémie de choléra. Il s'agissait d'un autre genre de pêche : celle du corail dont la France tira un large profit, ayant bénéficié de l'exploitation exclusive conformément à un décret beylical, en date de 1786.
Mais la contrebande était active. Des corailleurs de toutes nationalités accostaient dans le port, tout aussi bien pour faire relâche et ravitailler que pour vendre leurs produits et acheter diverses denrées. Au début du siècle, on estimait le nombre de ces corailleurs – pour la plupart Génois, Catalans, Vénitiens, Siciliens, Pisans, Marseillais, Corses – à près de huit mille, deux fois le nombre de la population locale. Ils fondèrent dans l'îlot de R'baâ de grands bazars, des commerces, des fondouks ou auberges, des restaurants, et installèrent plusieurs entrepôts de marchandises et de stockage dans les quartiers périphériques du port.
D'activité florissante, la pêche au corail perdit de son importance, l'exploitation des récifs de Tabarka à Bizerte devenant difficile et aléatoire. En 1850, le nombre des pêcheurs de *Ben-Zert* chuta à près de deux mille.

Misère et privations

La cité, dépourvue d'ouverture commerciale sur l'extérieur, se retrancha derrière ses remparts. Pour subvenir à leurs besoins essentiels, ses habitants ne pouvaient même plus compter sur la pêche dans le lagon, le bey ayant accordé à une société gréco-italienne l'exclusivité de l'exploitation des pêcheries.
Miné par une crise financière et économique aiguë, le pouvoir beylical très endetté dut se résoudre à accepter sa mise en tutelle financière par ses créan-

profit des prises effectuées sur les navires européens qui sillonnaient les mers. On organisait dans l'îlot de véritables ventes aux enchères de denrées diverses (armes, vêtements, objets d'art) et même de captifs réduits à l'esclavage. Le nombre des captifs atteignit au début du XVIIIe siècle près de vingt mille personnes – hommes, femmes et enfants – vendues aux plus offrants.

La ville tira profit sur le plan urbanistique de cette période de prospérité. Youssef Dey y laissa son empreinte de bâtisseur. Il installa un nouveau système d'adduction d'eau potable alimentant des *çabala* (fontaines publiques) dont les inscriptions présentent encore la date des fondations. Il agrandit Borj Sidi-Salem construit par les corsaires en 1581, à proximité du fort espagnol, pour défendre la côte. C'est à cette époque que les belles demeures de Houmt-el-Caïed, de Houmt-Ecchourfa, de Saniet-Errouman, furent construites.

En 1652, Mohamed Dey édifia *Jamaâ el-Kébir* (la Grande Mosquée), tout proche de Sidi-el-Mostari.

Othman Bey remplaça les vieux ponts installés sur les ramifications du port phénicien par d'autres – plus solides et plus imposants – comme celui de Bab-Tunis.

En 1702, Ibrahim Dey éleva une belle fontaine dans le quartier de Bab-el-Koukha.

Bombes et saccages

Semant la terreur sur les côtes de Malte, de Sardaigne, de Sicile et même du Sud de la France, les corsaires de *Ben-Zert* s'attirèrent, comme du temps des Espagnols, les foudres des puissances européennes. En 1681, la ville fut bombardée pendant trois jours par les forces navales françaises. D'énormes dégâts furent causés aux installations portuaires et aux édifices. Deux ans après, elle le fut de nouveau.

Depuis l'avènement de la dynastie husseinite jusqu'à l'établissement du Protectorat français sur la Tunisie (1881), la ville vécut une situation de précarité due à l'affaiblissement des ressources provenant de la Course – de plus en plus combattue dans le bassin méditerranéen – et à la faiblesse des pouvoirs des beys, suite à l'anarchie intérieure et à la lutte d'influence des puissances européennes, qui œuvraient pour mettre en tutelle un Beylicat déliquescent.

Les 4 et 5 juillet 1770, s'adonnant encore à la Course, *Ben-Zert* subit le bombardement de l'escadre du comte de Broves, commandant en chef des forces royales du roi de France, qui incendia les installations du port et détruisit les habitations.

En 1784, une flotte vénitienne déversa sur la ville des centaines de bombes, détruisant plusieurs pans des remparts de la M'dina et de la forteresse de la K'siba. Les Vénitiens récidivèrent en 1785 avec des bombes incendiaires, causant de grands dégâts dans l'enceinte du port et de ses environs.

Une ville de pêcheurs

La Course ayant été abolie en 1818 et les cités-pirates récalcitrantes durement punies, le commerce, jadis florissant, était en veilleuse. Mais *Ben-Zert* suscita – comme il en fut toujours tout au long de son histoire – un nouvel intérêt qui

profit de leur présence. Ils bâtirent tout un quartier à proximité de la M'dina, le quartier des Andalous. Ils tracèrent de nouvelles rues bien dessinées, comme la rue des Armuriers, la rue des Bouchers, des Menuisiers, de Sidi-ben-Aïssa, de Bab-Jedid et des Places publiques, dont celles de la Rahba et de Bab-el-Koukha. Aux Andalous revint, également, le mérite d'avoir donné leur belle allure aux ponts qui enjambaient les canaux bordant l'îlot du R'baâ et surtout d'avoir dégagé un espace au nord de Houmt-Landlous, où fut construit le quartier populaire de Sidi-Salem et la banlieue résidentielle de l'actuelle Corniche.

Charles-Quint et le fort espagnol

Au XVIe siècle, alors que l'Occident se renforçait économiquement et militairement pour faire face à l'expansion musulmane et reprendre, au nom de la religion, des territoires jadis christianisés, le Maghreb, se sentant menacé, se tourna vers la mer. Il trouva dans la Course autant une manière de relever le défi des croisés qu'un moyen de s'assurer par la piraterie des revenus substantiels.

Ben-Zert, de par sa position stratégique et la présence dans ses murs d'un nombre important de musulmans chassés d'Espagne et possédant une science militaire confirmée – ils avaient longtemps tenu tête aux rois chrétiens – devint l'une des cités corsaires les plus redoutées.

Kheireddine Pacha – pirate turc, d'origine sicilienne – s'empara de *Ben-Zert*, le 13 juillet 1543. Il fut reçu de bonne grâce par les habitants, qui considérèrent l'arrivée des Turcs comme un deuxième «Fath», une deuxième libération – la première étant celle des armées arabes en 695.

Les Hafsides, dont le régime était chancelant, ne purent se résoudre à ce fait accompli. Moulay Hassen, que Kheireddine destitua après avoir pris Tunis, sollicita la protection de Charles-Quint. A la tête d'une escadre de cent navires et de trente mille hommes, Charles-Quint força d'abord le port de la Goulette, entra à Tunis et rétablit Moulay Hassen sur son trône, moyennant la concession de privilèges commerciaux importants. Puis, il se tourna vers *Ben-Zert* et ordonna de la démolir.

Sur les décombres de l'invasion, les nouveaux conquérants installèrent un état-major de surveillance et de suivi.

Laissant la ville en retrait, les Espagnols optèrent pour l'ancien fort en ruine, construit par les Aghlabides sur la colline surplombant l'entrée du goulet du port. Ils le transformèrent rapidement en une véritable forteresse mais ils n'y demeurèrent pas longtemps.

Quarante ans plus tard, El-Elj Ali renouvela l'exploit de Kheireddine. Il reprit la ville et ses fortifications. Depuis, la citadelle aménagée porte le nom de ceux qui la sortirent des décombres : le fort des Espagnols ou fort d'Espagne.

Aux temps des Mouradides

Avec l'occupation turque (1590-1705), *Ben-Zert* vécut l'une des périodes les plus prospères de son histoire. Devenue une grande base de corsaires en Méditerranée, avec la bénédiction du pouvoir central, elle tira un immense

BEN-ZERT

En 695, levant haut l'étendard de l'Islam, Hassen ibn Noomane, après avoir défait les Byzantins à Carthage, les chassa de *Hyppo-Dhiarrytus.* La cité perdit, dès lors, son nom pour se faire appeler *Ben-Zert* par les nouveaux maîtres du pays.
Libérée de l'emprise des *Rums*, elle vivra, toutefois, en vase clos. En effet, les Arabes des premières expéditions, hommes originaires du désert, choisirent de s'installer au Centre et au Sud du pays, délaissant les zones côtières.

Le grand fait des Aghlabides
Au début du IXe siècle, les Aghlabides entreprirent, sous le règne d'Ahmed ibn el-Aghlab (856-863), de construire un *ribat* à l'emplacement du futur fort espagnol, ainsi qu'une mosquée au R'baâ. Ils agrandirent, également, celle de Sidi-el-Hénni à la K'siba, la plus ancienne de la ville, et édifièrent une muraille en pierre autour de la M'dina, mais ils n'utilisèrent pas le port phénicien au cours de leurs expéditions contre la Sicile et l'Italie du Sud. Proches de Kairouan (leur capitale), les villes de Sousse, de Monastir et de Sfax leur servirent de bases pour s'assurer la maîtrise de la Méditerranée.
Le grand fait de cette période fut d'ordre religieux : les habitants de *Ben-Zert* se convertirent en masse à l'Islam.

La petite principauté des Benou-Ward
Il faudra attendre l'avènement des Benou-Ward, en 1053, pour que *Ben-Zert* connaisse une nouvelle prospérité. Cette dynastie locale (1053-1203) prit le pouvoir pour protéger la ville contre les incursions des tribus venues de la Haute-Egypte avec les Beni-Hilal pour infliger, sur l'ordre du calife fatimide El-Mustancir, un rude châtiment au Maghreb jugé coupable de rébellion contre son autorité.
Les Benou-Ward mirent en valeur l'arrière-pays, délaissé depuis la «Pax-romana», avec de nouvelles plantations d'arbres fruitiers. Ils aménagèrent l'espace situé à l'entrée du goulet du lac, appelé, depuis, Zarzouna et construisirent la Mosquée de la Casbah (M'dina).

Les pêcheries des Hafsides
Sous les Almohades et les Hafsides, *Ben-Zert* ne connut rien de nouveau dans la configuration de son site. Le mérite de cette dernière dynastie fut, toutefois, de transformer le système lacustre, qui s'étendait du port phénicien au lac, en de véritables pêcheries. Le poisson étant très abondant dans ses réduits marins, l'îlot du R'baâ recouvra sa vocation de centre de négoce et de commerce des temps anciens.
En 1270, les Hafsides nommèrent un gouverneur juif à *Ben-Zert* – la cité comptait à cette époque une communauté israélite importante. Dans l'îlot du R'baâ, ce dernier créa un grand centre d'affaires, édifia plusieurs palais et remit en état les édifices publics.

Le *Ben-Zert* des Andalous
Au cours du XVIe siècle et au début du XVIIe siècle, les Andalous expulsés d'Espagne affluèrent à *Ben-Zert.* La contexture urbaine de la cité tira grand

Comme Carthage, elle fut détruite par les conquérants romains et livrée au pillage. Mais rapidement elle suscita de nouveau l'intérêt et reprit son rang de base stratégique.

HYPPO-DHIARRYTUS

En 47, Jules César, débarquant en Afrique, ordonna de relever la cité de ses ruines et de l'élever à la dignité de colonie julienne. Au cours des huit siècles de la «Pax-romana», *Hyppo-Dhiarrytus* ne connut pas de bouleversements majeurs dans sa forme initiale. L'on enregistra, toutefois, au cours de cette période, la mise en valeur des alentours fertiles de la cité.
Son port devint le centre d'exportation de grandes quantités de blé et d'autres produits de la terre vers les autres provinces de l'Empire.
Au IIe siècle, les Romains plantèrent, dans l'arrière-pays, de grandes oliveraies, des vignes, des figuiers, des amandiers, des abricotiers.
Les environs immédiats de la ville présentent encore de nombreux vestiges de la colonisation romaine : ruines de constructions diverses, mosaïques de pavements, statues, installations thermales, citernes...

Les basiliques de Saint-Augustin
Au cours des deux premiers siècles de la colonisation romaine, *Hyppo-Dhiarrytus* resta profondément païenne. Le christianisme ne réussit à avoir droit de cité que vers 250, à l'instigation de Saint-Cyprien. L'évêque de Carthage y créa un Évêché à la tête duquel il nomma l'un de ses disciples, Pétros.
Mais l'Évêché n'eut vraiment d'influence que lorsque Saint-Augustin, évêque d'*Hyponne* (Annaba), en 411, vint en personne et à plusieurs reprises prêcher dans les basiliques de la cité.
L'apport chrétien fut de courte durée, l'invasion vandale l'ayant totalement enrayé. Pour *Hyppo-Dhiarrytus* ce fut le début des temps obscurs. La cité, riante et prospère, allait vivre, des siècles durant, dans la pauvreté et le dénuement.

Ruine et désolation
Genséric le Vandale (428-477), qui avait été appelé par le Comte Boniface pour mettre de l'ordre dans un pays en proie aux soulèvements berbères, aux querelles religieuses, aux discordes civiles, ordonna, avant de conquérir Carthage, en 439, d'abattre les remparts d'*Hyppo-Dhiarrytus* et de la livrer au pillage de ses armées.
Celles-ci y restèrent près d'un siècle semant la désolation et la ruine.
Les armées de Bélisaire le Byzantin ne firent pas mieux lorsqu'en 533 elles chassèrent les Vandales d'*Ifriqiya*.
Les héritiers de droit de l'Empire romain ou *Rums* se contentèrent de réparer les remparts de la cité pour contenir les attaques des Berbères, excédés de cette instabilité continuelle des conquérants et de leurs abus. Tout au long des cent quarante-deux années de l'occupation byzantine, *Hyppo-Dhiarrytus* fut désertée par ses habitants, qui préférèrent partir vivre dans l'arrière-pays.

HYPPO-ACRA

Au XIe siècle av. J.-C., date de sa fondation par les Phéniciens, *Hyppo-Acra* – le lac d'*Acra* – était un comptoir commercial, installé sur le flanc ouest d'un abri maritime naturel de la côte sud du détroit de Sicile, formé à travers les âges par le chenal d'évacuation vers la haute mer des eaux recueillies par un grand lac – une sorte de mer intérieure d'une superficie de quinze mille hectares et d'une profondeur de neuf à douze mètres – situé à près d'un kilomètre du rivage.

Le port-refuge des Phéniciens

Les Phéniciens comprirent très vite tout le parti à tirer du système lacustre qu'ils avaient découvert. Ils lui apportèrent les aménagements qu'imposait leur activité marchande.

Ils installèrent, par la suite, leurs établissements commerciaux et leurs demeures sur un îlot de trois cents mètres de long et de deux cents mètres de large, situé au beau milieu du plan d'eau, dénommé, aux temps de la conquête arabe, l'îlot du R'baâ.

Enserré par deux bras de mer, qui se prolongeaient à travers une immense lagune pour rejoindre après plusieurs bifurcations le goulet du lac, l'îlot devint l'épicentre du négoce et des échanges pour une grande partie du bassin occidental de la Méditerranée.

Hyppo-Acra vécut prospère et indépendante jusqu'au Ve siècle av. J.-C. quand Carthage lui imposa un traité d'alliance, l'entraînant, du même coup, dans ses menées belliqueuses contre les Grecs puis contre les Romains.

L'enceinte murale des Carthaginois

La petite cité commerciale se transforma alors en cité guerrière. Les Carthaginois l'entourèrent d'une enceinte murale d'une extrême solidité, longue de mille cinq cent mètres, haute dans ses parties les plus fortes d'au moins dix mètres – sans compter l'élévation supplémentaire des tours et des créneaux – et épaisse de près de six mètres. Elle eut à démontrer son invincibilité, en 310 av. J.-C., lorsque Agathocle, tyran de Syracuse, décida d'investir *Hyppo-Acra* pour continuer son combat contre Carthage, coupable, selon lui, de visées expansionnistes en Sicile.

La base navale d'Agathocle

Découvrant l'importance stratégique d'*Hyppo-Acra*, Agathocle en fit le point de départ de nouveaux assauts contre l'armée carthaginoise. Il procéda à l'agrandissement du port phénicien pour donner à la cité la configuration d'une base maritime bien protégée. Le port gagna aussi bien en étendue qu'en profondeur, en direction du côté est de la lagune.

Agathocle ne resta pas longtemps à *Hyppo-Acra*. Au début de 307, comprenant qu'il ne pourrait venir à bout des forces de Carthage, il rentra secrètement en Sicile, laissant derrière lui une cité bien protégée.

Jusqu'à la destruction de Carthage par les Romains, en 196 av. J.-C., *Hyppo-Acra* – à laquelle les nouveaux envahisseurs allaient donner le nom d'*Hyppo-Dhiarrytus* (*Hyppo*, traversée par l'eau) – vécut paisiblement sous le giron de la capitale punique. On ne lui connut, à cette époque, aucun nouvel apport d'ordre urbanistique ou architectural.

LE SITE À TRAVERS L'HISTOIRE

إحدى وحدات البحرية الفرنسية راسية بالميناء القديم في بداية القرن.



Une unité de la marine française dans le vieux port au début du siècle.

En un demi-siècle d'histoire (1900-1950), Bizerte a enregistré dans son site une gigantesque métamorphose, qui a bouleversé sa configuration naturelle dessinée depuis l'aube des temps.
En une seule décennie (1891-1901), le changement a été fondamental. L'aménagement de l'espace conçu par le Protectorat français, pour satisfaire aux exigences de la création de la plus grande base aéronavale de la côte de l'Afrique, a conduit à la mise en place, sur fond de lagunes, à proximité immédiate du noyau arabo-musulman de la cité, d'une infrastructure urbaine articulée de toutes pièces selon les normes d'une architecture de type colonial, tant il était évident que les constructeurs de la nouvelle métropole avaient pour souci d'établir une organisation spatiale qui dégage avec pertinence le rapport entre le bâti et son occupant, facilitant ainsi l'intégration dans le site de l'élément européen.
L'ouvrage que nous présentons, sans être exhaustif, se propose à travers de précieux documents – des cartes postales anciennes – de matérialiser cette métamorphose. On percevra comment la physionomie de la vieille cité d'origine punique a été profondément remodelée pour donner le jour à une agglomération différente qui a, tant bien que mal, sauvé ce qui pouvait l'être de son authenticité et de sa permanence.
L'approche iconographique, en tant que telle, resterait, toutefois, partielle si les documents présentés n'étaient pas situés dans un contexte historique général.
Hammadi Ben Hammed replace le site à travers les évolutions qu'il a connues au cours des âges, tant sur le plan géographique, topographique, qu'urbanistique, tout en mettant en relief les différents apports qu'il a enregistrés ainsi que les multiples dégradations qu'il a subies du fait des envahisseurs et des conquérants.
S'agissant des cartes postales proprement dites, l'auteur s'est uniquement astreint à les identifier en les situant dans l'espace et le temps.
Il n'en sera, dès lors, donné aucune description d'ordre technique, celle-ci relevant d'un autre propos.

A mon fils Assyl...

Iconographie : la collection
de cartes postales publiées appartient
à l'auteur et à l'éditeur

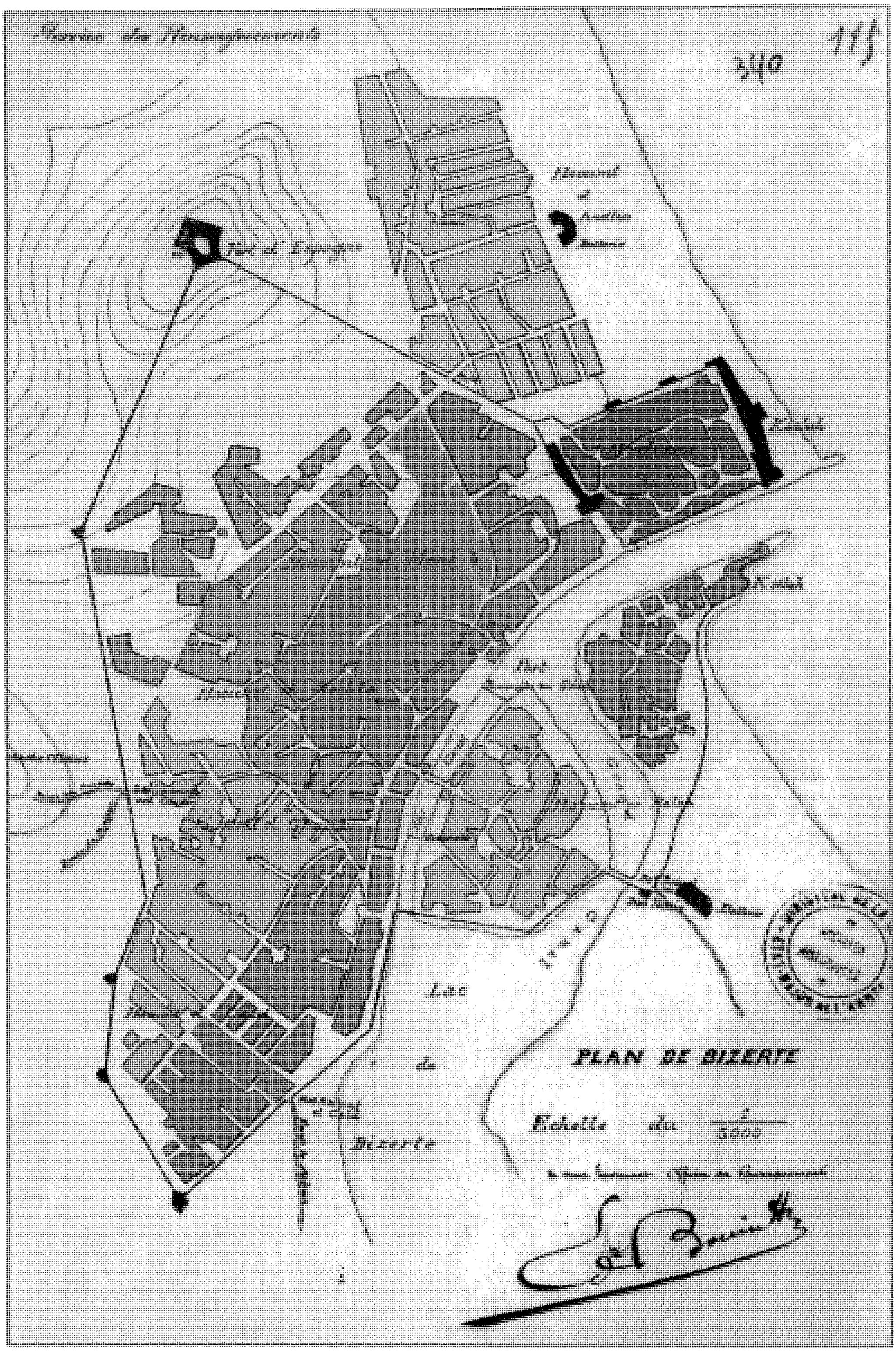
25, avenue Jean Jaurès – 1001 Tunis
Tél. (1) 241 625 – Fax (1) 253 552
e-mail : alif-edition@planet.tn

ISBN Alif : 9973-22-150-8

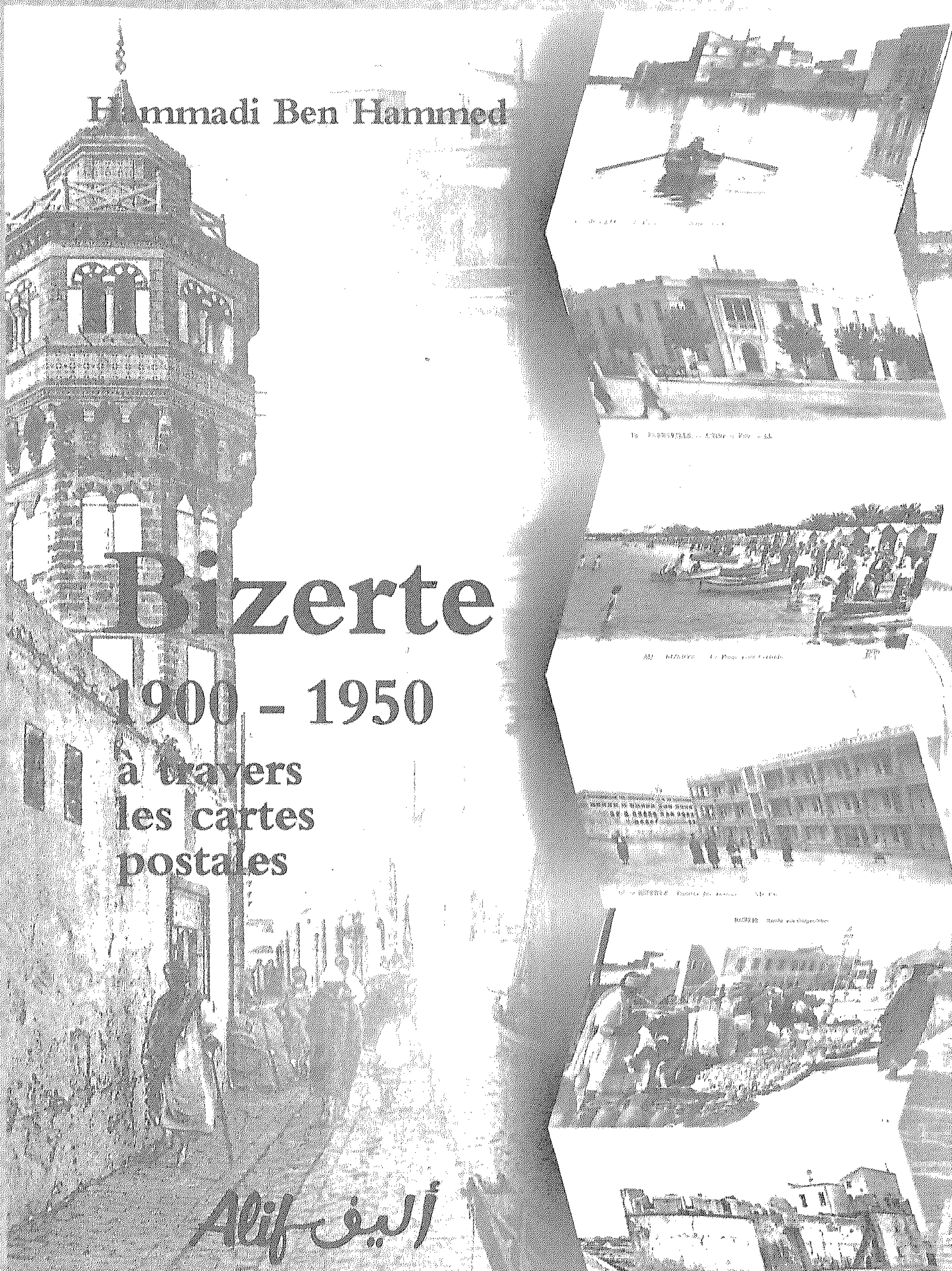
Atelier de photogravure : Alpha – Tél. (1) 383 324
Achevé d'imprimer sur les presses
de l'Imprimerie Arabe de Tunisie
Mai 2000



Carte ancienne du golfe de Tunis et du lac de Bizerte.



Bizerte 1878, plan Perrier


Hammadi Ben Hammed
Bizerte
1900 - 1950
à travers
les cartes
postales
Alif أليف
LES EDITIONS DE LA

NOTE AU LECTEUR

Ce livre étant bilingue (arabe-français)
et les deux écritures n'ayant pas le même sens de lecture,
la numérotation des pages débute avec la langue arabe.

Bizerte

à travers les
cartes postales
1900 - 1950

اهداءات ٢٠٠١
الحكومة التونسية
تونس

Hammadi Ben Hammed est né le 25 décembre 1944 à Bizerte. Licencié en Droit et en Sciences de l'Information, ancien élève du Cycle supérieur de l'École nationale d'administration, il assume dans sa ville natale plusieurs responsabilités : membre du Conseil municipal, membre du Comité de coordination du parti, puis chargé de mission dans cette structure, président d'une cellule destourienne, membre de la Chambre des députés, maire de la ville, président du Tennis club, du Club athlétique bizertin, du Festival de la chanson méditerranéenne. En 1974, il publie *Bizerte à travers les*



Hammadi Ben Hammed

îges et fonde une année plus tard a revue *Nord-Actualité*.
Au niveau national, il dirige 'hebdomadaire *Dialogue* puis le ournal l'*Action* et fait partie du Comité central du parti. Il assure, par la suite, des missions dans des cabinets ministériels, dont ceux de 'Éducation nationale, de 'Enseignement supérieur, de 'Information et de la Culture, où il prend en charge la direction générale de la lecture et des bibliothèques publiques. Il adhère, également, à l'Union des écrivains unisiens.
l est actuellement directeur général du Centre de documentation nationale et consultant auprès de UNESCO, en matière 'Information et de Communication.
a publié récemment aux Éditions lif, *Oum Kalthoum*, n versions française (1997) t arabe (1998).

Hammadi Ben Hammed

Bizerte

1900 - 1950

à travers les cartes postales



LES EDITIONS DE LA MEDITERRANEE